

UITSPRAKEN

VAN DEN

RAAD VOOR DE SCHEEPVAART

EN

UITSPRAKEN IN BEROEP VAN DEN VOORZITTER VAN DIEN RAAD.

1910.

Bijvoegsel tot de Nederlandsche Staatscourant.

TE 's GRAVENHAGE
TER ALGEMEENE LANDSDRUKKERIJ.

LIJST

VAN

Uitspraken van den Raad voor de Scheepvaart in de zaken betreffende:

Uitspraken in beroep van den Voorzitter van dien Raad.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 1 November 1910, n°. 255.

N°. 1.

UITSPRAAK IN BEROEP van den voorzitter van den Raad voor de Scheepvaart betreffende de inbeslagname van de sleepschepen *Rheinische Schiffahrts Gesellschaft n°. 18* en *Peter*. [1]

Wij, voorzitter van den Raad voor de Scheepvaart, te Amsterdam;

herlezen het verzoekschrift, gedagteekend 18 Augustus 1910 van de te Duisburg (Ruhrort) gevestigde handelsvennootschap onder de firma Rheinische Schiffahrts Gesellschaft Janssen, Stijp & Arnold, blijkens daarop gestelde aanteekening op 19 Augustus 1910 bij 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, ingediend, in hoofdzaak houdende dat de gezegde handelsvennootschap komt in beroep tegen eene beslissing van den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, krachtens welke de aan haar toebehoorende sleepschepen *Rheinische Schiffahrts Gesellschaft n°. 18* en *Peter* te Vlissingen zijn aangehouden en van ons verlangt een bevel tot opheffing van de aanhouding der gemelde schepen en bevel, dat de schepen der requestrante bestemd voor Zeebrugge in den vervolge niet meer zullen worden aangehouden;

gezien onze beschikking van 19 Augustus 1910, waarbij de behandeling van het ingesteld beroep is bepaald op heden, des voormiddags te 9 uur in het hôtel ,,Zeeland'' te Vlissingen, en de heeren H. C. Haacke, gewoon lid, en W. Sebbelee, plaatsvervangend buitengewoon lid van den Raad voor de Scheepvaart, zijn aangewezen als leden van den raad, die wij daarbij zouden raadplegen;

gehoord 's raads secretaris, mededeelende, dat van dag en uur der behandeling van het beroep is kennis gegeven aan de appellante, aan den inspecteur voor de scheepvaart in het

1) Ter vervanging van n°. 48 van de Uitspraken van den Raad voor de Scheepvaart.

tweede district, aan den hoofdinspecteur voor de scheepvaart en aan de bij onze beschikking van 19 Augustus 1910 aangewezen leden van den raad;

gelezen de verklaring van A. L. C. Dudok van Heel, Keizerlijk Duitsch consul te Vlissingen, gedagteekend 22 Augustus 1910, waarbij de heer L. Taat, Rijkshavenmeester te Vlissingen, door hem is aangewezen om de zaak met den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district te onderzoeken;

gelet op de omstandigheid, dat noch de inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, noch de hoofdinspecteur voor de scheepvaart te Vlissingen zijn of aldaar vertegenwoordigd zijn, en de zaak buiten hunne mondelinge toelichting, en zonder dat een onderzoek door den heer L. Taat met den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district is gehouden, zal moeten worden afgedaan;

gelezen het ons toegezonden rapport over de vaart met beladen Rijnschepen van Vlissingen over de Westerschelde naar Zeebrugge (zonder dagteekening) van den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, houdende, dat hij zoodanige schepen niet zeewaardig acht en gevaarlijk voor het leven der opvarenden en zulks op grond dat:

1. de groote lengte tegenover de holte geen voldoenden waarborg biedt tegen een sterk verband;

2. het langsverband onvoldoende is, waarvan doorbuiging het gevolg is. Bij gewonen zeegang werken reeds de luiken volgens de opvarenden;

3. de luiken te groot zijn en deze geen voldoend verband hebben om den slag van de zee te weerstaan;

4. de uitwatering gering is, waardoor de zee direct over het schip heenslaat;

5. het traject zelf bij eenigszins ruw weder direct eene moeilijke zee heeft;

gehoord den heer Leendert Taat, voornoemd, mededeelende, dat hij de ongunstige meening van den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, gelijk zij uit dat rapport blijkt, niet deelt;

gezien een gelegaliseerd uittreksel uit het handelsregister te Duisburg, afdeeling A, n°. 137, de dato 4 Augustus 1908, ten bewijze dat Rudolf Arnold, koopman, wonende te Duisburg, te rekenen van dien datum is opgetreden als beheerend vennoot der handelsvennootschap onder de firma Rheinische Schiffahrts Gesellschaft Janssen, Strijp & Arnold, gevestigd te Duisburg (Ruhrort), waaruit wij zijne bevoegdheid afleiden voor de appellante in en buiten rechte op te treden;

gehoord den heer Rudolf Arnold, koopman, wonende te Duisburg, optredende voor en namens zijne voormelde handelsvennootschap, mededeelende:

dat de *Deutsche Rheinschiffahrts Gesellschaft n°. 18* — voor den vervolge met *n°. 18* aan te duiden — en de *Peter* Dinsdag 16 Augustus te Vlissingen zijn aangekomen en Woensdag 17 Augustus de reis naar Zeebrugge zouden vervolgen, waarvoor de gelegenheid gunstig was, doch Woensdagmorgen zijn aangehouden;

dat het bericht van aanhouding aan de reederij op 17 Augustus 1910 is verzonden, maar doordat het verkeerd geadresseerd was, eerst 19 Augustus in hun bezit kwam, en dat het bericht aan den schipper eerst 19 Augustus is verzonden en hem den 20sten heeft bereikt;

dat de aanhouding van de *Peter* Vrijdag 19 Augustus is opgeheven, weshalve hij het ten aanzien van dat schip ingesteld beroep intrekt, doch op en sedert dien dag voor dat schip geene gelegenheid heeft bestaan de reis te vervolgen;

dat de *n°. 18* is een Rijnschip, thuisbehoorende en ingeschreven te Duisburg, voerende de Pruissische vlag, gebouwd in 1908 bij van Vliet & Co. te Hardinxveld, gevoerd door den gepatenteerden schipper Joost Schreuders, geclasseerd als A I G R en thans beladen met 1550 ton kolengruis;

dat de *n°. 18* en een elftal zusterschepen gebezigd worden voor vervoer van kolengruis van Duisburg naar Zeebrugge, hetwelk geschiedt langs den Rijn, de Waal en de Merwede tot Dordrecht, vanwaar door de Zuidhollandsche en Zeeuwsche stroomen wordt gevaren naar het Veere-gat en door het kanaal door Walcheren naar Vlissingen;

dat te Vlissingen eene krachtige sleepboot gereed ligt om de schepen over de Westerschelde te sleepen naar Nieuwesluis en vandaar over zee, binnen de tonnen naar Zeebrugge, een tocht die echter niet ondernomen wordt bij Noordelijken of Westelijken wind, doch alleen bij Zuidelijke of Oostelijke winden, wanneer de zee geheel kalm is en bij ebgetij, zoodat de schepen in ongeveer 2 uur van Vlissingen te Zeebrugge zijn;

dat het vervoer geschiedt ter uitvoering van eene in 1908 aangegane overeenkomst en de reederij alvorens deze te sluiten met de experts bij de Rijnscheepvaart en hare assuradeuren is te rade gegaan;

dat de eersten tegen het voorgenomen vervoer geene bezwaren maakten en de Deutsche Transport Versicherungsgesellschaft casco en lading verzekerd heeft en nog verzekert,

onder voorwaarde nochtans, dat het vervoer over zee slechts bij goed weder geschiede en onlangs zelfs in vermindering der premie heeft toegestemd, en dat op de 405 reizen die gemaakt zijn met beladen schepen en even zoovele reizen met ledige schepen nimmer eenig ongeluk gedurende de vaart Vlissingen—Zeebrugge heeft plaats gevonden;

gehoord de persoon van Johannes Cornelis Strijp, reeder te Rotterdam, Hermann Bäcker, oud-Rijnvaartschipper te Duisburg; Peter Jansen, walkapitein te Dordrecht; Adrianus Cornelis Prins, werktuigkundige te Rotterdam, en Bernard van Ooijen, scheepsbouwmeester te Rotterdam, welke ieder voor zich maar in overeenstemming met elkander de verklaringen van Rudolf Arnold, voornoemd, bevestigd en voor zooveel noodig toegelicht en aangevuld hebben;

gehoord den persoon van Cornelis Bartholomeus Monen, schipper van de sleepboot *RheinischeDampschiffahrts Gesellschaft n°. 1*, als zoodanig gepatenteerd, mededeelende, dat hij 600 à 700 maal den afstand Vlissingen—Zeebrugge met een sleep Rijnschepen dezer reederij bevaren heeft, dat hij zeer nadrukkelijk opdracht van de reederij heeft gekregen om slechts bij goed weder uit te gaan, dat sluit in alleen bij Zuidelijken en Oostelijken wind en bij ebgetij, dat nimmer eenig ongeval is geschied en dat hij steeds koers stellende op het licht van Nieuwesluis de Schelde oversteekt en dan in peiling van de kerk van Kadzand binnen de brulboeien n°. 8 en n°. 2 over den Appelzak, bezuiden de roode ton van Knocke op Zeebrugge aanstuurt, dat zijn schip bemand is met 5 man en hij 13 zwemvesten aan boord heeft, die hij op aanvraag aan de opvarenden der Rijnaken verstrekt, dat hij een zeewaardige boot heeft en eenige reddingsboeien, doch dat die reddingsmiddelen nimmer dienst hebben behoeven te doen, daar op al die reizen zonder eenig ongeval is gevaren;

gehoord den persoon van Joost Schreuders, schipper van de *n°. 18*, als Rijnvaartschipper gepatenteerd, thans op zijne 38ste reis van Vlissingen naar Zeebrugge; Johan Witjes, schipper van de *Peter*, als Rijnvaartschipper gepatenteerd, naar gissing op zijn 24ste reis, Pieter Johannes van Keulen, schipper van de *n°. 8*, als Rijnvaartschipper gepatenteerd, allen bevestigende de verklaring van schipper Monen betreffende den over zee gevolgden weg en verklarende, dat alleen bij goed weder wordt gevaren en dat de reederij hun de bevoegdheid heeft verleend niet te vertrekken wanneer zij in strijd met het oordeel van schipper Monen de gelegenheid niet gunstig achten;

gehoord de personen van Egbert Boonstra, stuurman op de sleepboot *Rheinschiffahrts Gesellschaft n°. 1*, Stephanus Johannes Witjes, knecht op de *Peter*, en Pieter van den Hoof, knecht op de *n°. 8*, allen bevestigende de verklaringen door hunne schippers afgelegd;

geraadpleegd de heeren H. C. Haacke, lid van den Raad voor de Scheepvaart, en W. Sebbelee, buitengewoon plaatsvervangend lid van dien raad;

overwegende, dat ons door onderzoek is gebleken dat het te Vlissingen op 17 Augustus 1910 door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district aangehouden schip *Rheinische Schiffahrts Gesellschaft n°. 18*, toebehoorende aan de appellante, is een Rijnschip, voorzien van het scheepspatent als bedoeld bij art. 22 van de Rijnvaartakte, thuisbehoorende te Duisburg, en voerende de Pruissische vlag;

overwegende, dat bij art. 69 der Schepenwet de ambtenaren der scheepvaartinspectie zijn bevoegd verklaard tot het aanhouden van schepen van vreemde nationaliteit, niet vallende onder art. 2 dier wet, indien de toestand van den romp, de werktuigen of de uitrusting hun ondeugdelijk voorkomt of de ondoelmatige belading gevaar voor de opvarenden oplevert;

overwegende, dat het aangehouden schip is van vreemde nationaliteit, niet is een zeeschip hetwelk voldoet aan art. 2 van de wet van 28 Mei 1869, als vermeld onder letter *a*, noch ook is een in Nederland thuisbehoorend vaartuig, als vermeld onder de letters *b*, *c*, *d* en *e* van art. 2, al. 1, der Schepenwet, en de ambtenaren van de scheepvaartinspectie derhalve tot aanhouding daarvan bevoegd waren;

overwegende, dat het aangehouden schip, ware het een Nederlandsch schip, in opvolging van de wet van 28 Mei 1869 (*Staatsblad* n°. 96) zoude moeten worden gekenmerkt als een *binnenschip;*

overwegende, dat het toezicht van de ambtenaren der scheepvaartinspectie zich alleen uitstrekt over Nederlandsche binnenschepen, wanneer zij als regel *buiten* de tonnen varen;

overwegende, dat het door ons gehouden onderzoek heeft aangetoond, dat het aangehouden schip van eene vreemde nationaliteit, wanneer het bij uitzondering over zee gaat *binnen* de tonnen vaart;

overwegende, dat uit de wordingsgeschiedenis der Schepenwet blijkt, dat de wetgever niet voornemens was buitenlandsche schepen aan strengere maatregelen te onderwerpen dan Nederlandsche schepen, doch integendeel uit de Memorie

van Antwoord op het Voorloopig Verslag zijne bedoeling blijkt hare toepasselijkheid tot het strikt noodzakelijke te beperken;

overwegende, dat wanneer maatregelen tot voorkoming van scheepsrampen voor zekere klassen van Nederlandsche schepen niet zijn voorgeschreven, het nemen van zoodanige maatregelen ten opzichte van schepen van vreemde nationaliteit achterwege behoort te blijven;

overwegende, dat dus zelfs indien vaststond dat de ondeugdelijke toestand van den romp van het aangehouden vaartuig, zijne werktuigen of zijne uitrusting, dan wel de ondoelmatige belading daarvan gevaar opleverde voor de opvarenden, de ambtenaren van de scheepvaartinspectie zich van aanhouding van het schip hadden behooren te onthouden;

overwegende echter, dat het door ons gehouden onderzoek ons de overtuiging heeft geschonken, dat het aangehouden schip dan alleen over zee wordt gesleept, wanneer de toestand van de zee, het weder en het getij dat sleepen ongevaarlijk maakt en de noodige waarborgen aanwezig zijn, dat dat ook voor den vervolge zal geschieden;

overwegende, dat ons geenerlei bevoegdheid is toegekend den ambtenaren van de scheepvaartinspectie een gedragslijn voor te schrijven nopens het door hen uit te oefenen toezicht;

gelet op de artt. 69, 2, al. 1, 18, 19, 20, 21 en 22 van de Schepenwet, de artt. 1, 2 en 3 van het Koninklijk besluit van 5 October 1909 (*Staatsblad* n°. 333), art. 2 van de wet van 28 Mei 1869 (*Staatsblad* n°. 96) betrekkelijk de afgifte van zeebrieven en vergunningen tot het voeren der Nederlandsche vlag;

Uitspraak doende in beroep,

ontvangen het beroep voor zoover dat is gericht tegen de aanhouding van het vaartuig van appellante *Rheinschiffahrts Gesellschaft n°. 18*, door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, en verklaren dat beroep gegrond;

verklaren de aanhouding van dat vaartuig opgeheven, met last op de ambtenaren met de in- en uitklaring van schepen te Vlissingen belast, aan dat schip expeditie te verleenen;

weigeren het verzoek der appellante om te bevelen, dat in het vervolg hare schepen voor Zeebrugge bestemd te Vlissingen niet zullen mogen aangehouden worden.

Aldus gedaan en in het openbaar uitgesproken te Vlissingen in het hotel „Zeeland", op Maandag 22 Augustus 1910, door ons, mr. Thomas Bastiaan Pleyte, voorzitter van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris mr. Richard Jansen en van appellante.

(get.) TH. B. PLEYTE.
„ RICHARD JANSSEN.

Voor gelijkluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 15 Februari 1910, nº. 38.

Nº. 1.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het stoomschip *Westland*.

De Raad voor de Scheepvaart — gezien de beschikking dd. 16 October 1909 van de commissie uit zijn midden, waarbij een onderzoek door den raad is gelast naar de oorzaken van de hierna te behandelen scheepsramp, beschikking genomen in overeenstemming met het daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur — heeft dat onderzoek gehouden te zijner openbare zitting van 25 October 1909.

Toen zijn voorgelezen de scheepsverklaring door schipper, officieren en bemanning van het stoomschip *Westland* op 5 October 1909 ten overstaan van den kantonrechter te Schiedam afgelegd, en het aan boord van dat schip gehouden scheeps- en machine-journaal, en zijn als getuigen onder eede gehoord de schipper L. Leujes, de 1ste-stuurman D. Verwey en de 2de-machinist M. de Groot, die tijdens het na te melden ongeval deel uitmaakten van de bemanning van de *Westland*.

Uit dit onderzoek is den raad gebleken, dat het voormelde stoomschip *Westland* voorzien is van een Nederlandschen zeebrief, voert de Nederlandsche vlag en behoort aan de te Rotterdam gevestigde reederij Scheepvaart en Steenkolen Maatschappij; wijders dat dit stoomschip in den avond van 30 September 1909 met eene lading kolen uit Goole is vertrokken naar Schiedam, als bestemmingsplaats. Nadat men de Humber afstoomende en Whitgift gepasseerd was, bleek bij Blacktoft, dat het ebtij zoo sterk was en het water zoozeer gevallen, dat het onmogelijk was de reis voort te zetten en zelfs aan de pier daar vast te maken, zijnde het schip door den stroom dwars voor genoemde pier aan den grond geraakt. Den 1sten October 's morgens te 6 uur kwam het schip echter weder vlot, en werd de reis voortgezet. Te 8.30 uur

werd bij Hull van loods verwisseld, en vervolgens, na den nieuwen loods ontscheept te hebben, de Noordzee ingestoomd. Onder lichte Z.O. koelte en heiige kim werd des namiddags te 7.50 uur het lichtschip van de Dudgeon Newarp gepasseerd. Men koerste dat vuurschip op 2′ afstand aan stuurboord voorbij, stoomende gedurende geheele reis Z.O. $\frac{1}{4}$ O. magn., rekenende ten gevolge van den om de zuid zettenden vloed onder de Engelsche kust op ruim eene halve streek zuidelijker en dus in werkelijkheid te gaan ongeveer den koers Z.O. $\frac{1}{2}$ Z. In deze veronderstelling stoomende werd van 7.50 uur tot 12 uur 's nachts 33$\frac{1}{2}$ mijl afgelegd. Van 12 tot 3 uur rekende men in stil water te zijn en op de log afgaande te hebben afgelegd 24 mijl; van 3—5 uur daarentegen, toen men volgens de log 17 mijl had afgelegd, rekende men, hoewel blijvende koersen Z.O. $\frac{1}{4}$ O. magn., onder den invloed van den voorvloed onder de Hollandsche kust in werkelijkheid te stoomen Z.O. $\frac{3}{8}$ O. De gezagvoerder, die tegen 12 uur de brug verlaten had, het commando overgevende aan den 1ste-stuurman, kwam tegen 5 uur daar terug, en rekende volgens dat gegist bestek zich te bevinden op ongeveer 10′ afstand van het lichtschip *Maas* in peiling Z.O. t. Z. Maar hoewel de bovenlucht helder was, bleek het gezicht niet groot; de kim was heiig. En ofschoon hij geen wantrouwen koesterde — hebbende de stuurman nog kort te voren een stoomschip gezien eerst op 6 streken aan bakboord, dat achter het schip op flinken afstand stoomde, naar hij veronderstelde koersende van den Noord-Hinder naar de Haaks — besloot de gezagvoerder te looden, naar hij verklaarde, omdat de Raad van Tucht voor de Koopvaardij er zoo op stond, dat van het lood veelvuldig gebruik worde gemaakt, zoodra men rekenen kon in de nabijheid van gevaren te komen gelijk het onder de Hollandsche kust het geval is. Er werd gestopt, achteruit geslagen en door den 1ste-stuurman gelood, die rapporteerde 18 voet te looden. Wijl men aan een fout dacht bij het looden begaan, werd het lood opnieuw geworpen, maar te gelijker tijd liep het schip aan den grond. Nog 45 minuten lang werkte de machine achteruit, doch het gelukte niet vlot te komen: en wijl bij hernieuwde looding bleek, dat het water vallende was, werd de machine stop gezet. 's Morgens te zes uur werd het mistsein van den Hoek van Holland voor het eerst gehoord in peiling volgens gissing O.N.O. Het was om 5.10 uur eensklaps dik van mist geworden. Alle pogingen om het schip af te brengen, zelfs het werpen van 35 ton lading, mochten niet baten. Te 12 uur 's middags klaarde het op, en kreeg men in het zicht de ton van de Hinder-Ribben in pei-

ling N. t. O. $\frac{3}{8}$ O. magn.; alsook de ton van het Bokkegat in peiling W. $\frac{1}{2}$ Z. magn. Wijl het bleek, dat het schip door den stroom om de Z.W. en N.O. kwam te liggen en dus verhinderd moest worden, dat het dwars kwam te liggen tegen de Ribbenplaat, werd 's namiddags te 2.15 uur de hulp ingeroepen van de sleepboot *Brake*. Met hare hulp kwam het schip te 3.30 uur vlot en werd de reis verder zonder ongevallen voortgezet en volbracht.

Uit een en ander blijkt, dat de *Westland* van Newarp tot aan de strandingsplaats ongeveer 92 mijl heeft afgelegd, terwijl volgens de log men had afgelegd ongeveer 75 mijl in overeenstemming met de opgaven in het machine-journaal, hetwelk relateert, dat de machine ongeveer 73 omwentelingen gemaakt heeft, overeenkomende met eene 8-mijls vaart.

Er moet dus geweest zijn eene bijzonder sterke verleiding van het getij, waardoor het schip 18′ circa uit den koers is gezet, en het gezicht aan de kim moet veel slechter geweest zijn, dan men aan boord vermoed heeft, wijl men anders het sterke licht van Goedereede had gezien en daardoor gewaarschuwd zou zijn geworden.

Hiermede is de oorzaak van het ongeval aangegeven: sterke stroomverleiding en slecht zicht.

Den gezagvoerder meent de raad thans nog geen verwijt te mogen maken; hij heeft rekening gehouden met wat de ervaring hem geleerd had ten aanzien van de richting der stroomingen in de Noordzee *als regel*, en van dit standpunt uit met overleg gevaren. De indruk dien de raad door zijne uiteenzettingen kreeg, was zeker gunstig. Maar eene zoo sterke stroomverleiding is geene uitzondering; een bijkans identiek geval is door den voormaligen Raad van Tucht voor de Koopvaardij behandeld. Opnieuw blijkt, hoe voorzichtig in de Noordzee dient te worden gevaren, en dat de gezagvoerders niet mogen afgaan op hetgeen de ervaring leert *regel* te zijn. Het lood kan niet dikwijls genoeg ter hand genomen worden. En nu is het zeker een bezwaar, dat voor het gebruik van handlood gestopt moet worden; ziet men hier echter tegen op, dan zijn er genoeg hulpmiddelen, als de Thomson sounding-machine en de sub-marine sentry, die den gezagvoerder in staat stellen onder het stoomen de diepte van het vaarwater te peilen. Had men eerder het handlood gebruikt, of het Thomson-lood of de sentry aan boord gehad en hiervan gebruik gemaakt, het ongeval zou niet hebben plaats gehad, men zou niet onbemerkt en onbewust van het gevaar van 13 vadem geloopen zijn op 3 vadem.

Dit geval strekke dus opnieuw den gezagvoerders tot waar-

schuwing, en leere hun rekening te houden met voorkomende uitzonderingen. Ook deze raad vordert dikwijls en naarstig gebruik maken van het lood, waarvoor dan maar gestopt moet worden als men alleen een handlood aan boord heeft. Tot andere opmerkingen leidt dit geval den raad niet.

Aldus gedaan door de heeren mr. T. Henny, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, en H. de Booy, verv. lid, E. Deddes, buitengewoon lid, en Z. W. C. Dekkers, vervangend buitengewoon lid van den raad, in tegenwoordigheid van secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare terechtzitting van den raad van 9 November 1909.

(get.) Taco Henny.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, H. de Booy.
,, E. Deddes.
,, Z. W. C. Dekkers.
,, Richard Janssen.

Voor afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 15 Februari 1910, nº. 38.

Nº. 2.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het visschersvaartuig *Elsa*.

De Raad voor de Scheepvaart heeft — nadat eene commissie uit zijn midden bij beschikking dd. 16 October 1909, in overeenstemming met en op het daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, een onderzoek door den raad gelast had naar de oorzaken van na te melden ongeval — zijne openbare zitting van 23 October 1909 daaraan gewijd. De raad was samengesteld uit president en vaste leden, en als buitengewone leden den reeder en den plaatsvervangend schipper van de zeevisscherij, terwijl ook de hoofdinspecteur voor de scheepvaart de zitting bijwoonde.

Als getuigen onder eede werden gehoord: J. Koeman, schipper; J. Kat, 2de-machinist, I. Plokker en D. Peters, matrozen, allen tijdens het ongeval deel uitmakende van de bemanning van na te melden visschersvaartuig *Elsa*.

Uit het onderzoek is den raad gebleken, dat gemeld stoomvisschersvaartuig, gemerkt YM 111, toebehoorende aan de Nationale Stoomvisscherij Maatschappij, gevestigd te IJmuiden, en geheel van eene Nederlandsche bemanning voorzien, voerende de Nederlandsche vlag, gevoerd werd door den schipper Koeman, die, evenmin als zijn stuurman en de machinisten, eenig examen had gedaan of van eenig certificaat voorzien was. De schipper deed zelf geen wacht; deze werd om de beurt waargenomen door den stuurman en de matrozen, zoodat het geregeld plaats vond, gelijk ook tijdens het

na te melden ongeval het geval was, dat het vaartuig stond onder commando van een matroos.

Tevens is gebleken, dat de brug geheel betimmerd en overdekt was, en tijdens die scheepsramp alleen de voorramen, die opengeschoven kunnen worden, geopend waren, en daardoor uitkijk gehouden werd door den wachthebbenden matroos.

In den vroegen morgen van 5 October 1909, toen de *Elsa*, terugkeerende van eene reis, naar IJmuiden stoomde, waren te 4.15 uur op de brug op wacht gekomen — men lette wèl op den leeftijd — de matroos Plokker, oud 20 jaar, en de matroos Peters, oud 18 jaar, van wie de eerste als wachthebbende en de laatstgenoemde als roerganger dienst deed. De schipper was ook op de brug, maar verliet die tegen 6.5 uur, om, vermits hij den geheelen nacht in touw geweest was, in zijn kajuit uit te rusten en koffie te drinken. Het schip bevond zich toen op 55° N.B. en 2° 5′ O.L.; het woei eene lichte koelte, de zee was kalm en er heerschte een dikke mist, bijwijlen zoo dik, dat het uitzicht dikwijls beperkt was tot eene scheepslengte. Men had te voren lichten van visschersvaartuigen gezien en wist, dat in dezen tijd van het jaar een groot aantal visschersvaartuigen zich op de Doggersbank ophouden. Toen de schipper de brug verliet, stond de telegraaf op halve kracht, het schip had niettegenstaande de dikke mist eene vaart van ongeveer 6 mijl en voerde alle voorgeschreven lichten.

Nauwelijks was de schipper in zijne kajuit, toen door de beide matrozen op de brug een wit licht aan bakboordsboeg werd opgemerkt. Denkende te doen te hebben met een stilliggend visschend vaartuig, draaide Peters op commando van Plokker het roer hard naar stuurboord, ten einde voor dat vaartuig over te gaan. Dadelijk daarop ontwaarden zij voor den boeg een logger, zeilende met fok, stagfok, grootzeil achter den mast en bazaan, en voerende geen ander licht dan gemeld wit licht, blijkbaar een werklicht, staande op eene pen voor den mast in de midscheeps. Het vaartuig, dat later bleek te zijn een Duitsch visschersvaartuig, genaamd *Dordmund*, zeilde west over voor den boeg van de *Elsa*, die zuid half oost voor lag. Dadelijk werd op de *Elsa* de telegraaf op volle kracht achteruitgezet, welk commando in de machinekamer werd opgevolgd; doch het mocht niet baten, de *Elsa* voer de *Dordmund* in stuurboordsboeg aan, bij welke gelegenheid een drietal personen van de bemanning op de *Elsa* oversprongen. De schipper, die op het hooren overgaan van de telegraaf dadelijk naar de brug gesneld was, liet de machine-

stoppen, en ging daarna met de *Elsa* naar de *Dordmund* zoeken. Onder dit bedrijf kwam eene boot van de *Dordmund* met een ander gedeelte van de bemanning bij de *Elsa*, het bericht brengende, dat nog vier man op den logger waren achtergebleven; dientengevolge ging de boot, bemand met matrozen van de *Elsa*, naar den teruggevonden logger terug, haalde die vier man af en bevestigde de *Dordmund* met een kabel aan de *Elsa*, die dat schip nog een uur heeft gesleept, totdat het zonk. Het bleek, dat de logger een groot gat had, dat niet te dichten was, en waardoor het water naar binnen stroomde. De *Elsa* is verder zonder ongevallen naar IJmuiden gestoomd, waar de bemanning van de *Dordmund* allen behouden aan wal werd gezet. De *Elsa* zelf had weinig of geen schade beloopen.

Het onderzoek had vollediger kunnen zijn, indien dadelijk ook gehoord was de bemanning van het overstoomde vaartuig. Hier was mogelijk geweest, wat zelden het geval is en toch voor een vollediger onderzoek zoo gewenscht is.

Het thans gehouden onderzoek, zooals de resultaten daar liggen, duidt aan, dat beide schepen fouten hebben begaan. De zeilende logger voerde niet de lichten die voorgeschreven waren, maar daarentegen een licht, dat zóódanig als het was opgesteld niet mocht worden gevoerd, immers een werklicht, dat niet behoorlijk was afgedekt. De *Elsa* beging de fout in den dikken mist, zich wetende te bevinden te midden van visschersvaartuigen, desniettegenstaande eene vaart te behouden van zes mijl. Op dit schip werden geregeld mistsignalen gegeven en op het zien van het witte licht één korte stoot; men heeft daar niet gehoord eenig signaal en besluit daaruit dat de logger verzuimd heeft zoodanige signalen te geven.

Doch deze conclusie is niet gewettigd en hiermede wordt gewezen op eene fout in de inrichting van de brug van de *Elsa*. Gesloten van achteren, en aan weerszijden geheel, en aan de voorzijde gedeeltelijk, met uitzondering alleen van de opengeschoven ramen, sloot de brug den toegang voor de geluidsgolven van menig signaal dat op schepen in de nabijheid werd gegeven. Waar men vooral in de Noordzee telkens aan dikken mist is blootgesteld en de veiligheid voornamelijk afhangt van het geven en waarnemen van geluidssignalen, is zoodanige inrichting hoogst gebrekkig en af te keuren.

Maar wat den raad bij dit onderzoek nog het meest getroffen heeft, is de omstandigheid, dat dergelijk stoomvisschersvaartuig — en den raad is medegedeeld dat dit regel is — toevertrouwd is aan personen die nimmer eenige offici-

eele proeve van bekwaamheid in de navigatie hebben afgelegd, dat dergelijke stoomboot, wanneer het hun beurt is op wacht te gaan, gecommandeerd wordt door matrozen, jongelieden van 18 en 20 jaar.

Dat onder dergelijke omstandigheden menige fout begaan wordt, en in het onderhavige geval ook begaan is, kan geen verwondering baren. Het komt den raad daarom dringend noodig voor, dat van Regeeringswege wordt voorgeschreven, dat het niemand veroorloofd zij, het commando hetzij als schipper, hetzij als stuurman te voeren van een stoomvisschersvaartuig, die niet na afgelegd examen een getuigschrift heeft verkregen, hem daartoe het recht verleenende. Hiermede wordt niet bedoeld voor te schrijven een examen stellende de theoretische eischen, als bijv. dat van derdestuurman, maar een zoodanig, dat de noodige waarborgen geeft, dat de houder van het getuigschrift nevens eenige noodzakelijke theoretische kennis practisch voldoende aangelegd en ontwikkeld is om een dergelijk commando te voeren.

Voorts heeft het 's raads aandacht getrokken, dat aan boord van de *Elsa* geen journaal is aangehouden.

Ten slotte blijft te beantwoorden de vraag aan welke oorzaken het ongeval te wijten is.

De verschillende factoren welke deze scheepsramp veroorzaakt hebben, met elks aandeel daaraan, nauwkeurig op te geven, is niet wel doenlijk. Zeer zeker is de dikke mist de hoofdoorzaak; daarnevens kan de ramp op rekening gesteld worden van het verboden licht door den logger, in stede van de voorgeschreven lichten gevoerd, omdat de *Elsa*, daardoor in een verkeerden waan gebracht, eene manoeuvre heeft uitgevoerd, welke, in hare onderstelling niet te veroordeelen, nu daarentegen tot de aanvaring heeft medegewerkt; voorts heeft, indien van den logger tijdig signalen zijn gegeven, die bij open brug op de *Elsa* hadden kunnen zijn waargenomen, de tegenwoordige gebrekkige inrichting van die brug eveneens tot dat ongeval medegewerkt; en ten slotte is de te groote vaart van de *Elsa* mede debet; in elk geval in dit opzicht, dat, ware de vaart geringer geweest en in overeenstemming gehouden met den dikken mist, men veel eerder door stoppen en achteruitslaan de vaart had kunnen verminderen, als wanneer althans naar alle waarschijnlijkheid de gevolgen van de aanvaring voor de *Dordmund* minder noodlottig zouden zijn geweest.

Aldus gedaan door de heeren mr. T. Henny, voorzitter, W.

Allirol, H. Luytjes, H. C. Haacke en C. L. J. Kotting, leden, J. G. T. Broekmeijer, buitengewoon lid, en J. Prins plv. buitengewoon lid van den raad, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter in de openbare zitting van den raad van 9 November 1909.

(get.) TACO HENNY.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, BROEKMEIJER.
,, J. PRINS.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Dinsdag 15 Februari 1910, nº. 38.

Nº. 3.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het tjalkschip *Gezina Elsjen.*

De raad heeft, nadat eene commissie uit zijn midden op, en overeenkomstig het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart gelast had het instellen van een onderzoek naar de oorzaken van na te melden scheepsramp, in zijne openbare zitting van 11 November 1909 dit onderzoek gehouden.

Toen is kennis genomen van het door den schipper overgelegd kladjournaal — bewerende hij, dat het aangehouden journaal bij de ramp verloren is geraakt — en zijn gehoord zoowel de schipper van na te melden tjalk als zijn stuurman.

Uit dit onderzoek is den raad gebleken, dat het stalen tjalkschip *Gezina Elsjen*, voorzien van een Nederlandschen zeebrief, varende onder Nederlandsche vlag, thuisbehoorende te Wildervank, in eigendom toebehoorende aan, en gevoerd door den schipper Klaas Schuring, 1 October 1909 uit Frederikstadt is weggezeild met eene lading hout — waarvan een gedeelte als deklast ter hoogte van 3½ voet — bestemd voor Brake. Koers werd gezet naar het vuur van Hanstholm, dat gezien werd 3 October, toen men stond N. N. O. van dat vuur, op een afstand van ongeveer 24 minuten van daar. In den middag van 7 October bevond het schip zich op

ongeveer 57° 26′ N.B. en 8° 40′ O.L.; en 8 October 's avonds ten N. W. van datzelfde vuur, hebbende men voortdurend met slecht weder te kampen gehad. Den 10den October, toen weder een bestek kon worden opgemaakt, lag de tjalk op 56° N. B. en 7° 35′ O. L., en 11 October, 's middags, bij stormweer, op 55° 47′ N. B. en 6° 17′ O. L. Onder voortdurend slecht weder de reis vervolgende, giste men in den middag van 13 October, toen gezeild werd met twee reven in het grootzeil en twee in de stagfok en Z. Z. O. wind, te zijn op ongeveer 26′ N. W. t. W. van Hornrif. Onder voortdurend stormweder uit het Z. W. t. W. dreef men 14 October vóór dicht gereefde zeilen; tegen 6 uur 's namiddags moest ook de stagfok worden vastgemaakt; den daarop volgenden nacht kreeg men bij dikken motregen veel water over, en vermoedde men, wijl achtereeenvolgens 18, 17, 15 en 14 vadem water gelood werd, dat men snel naar de kust dreef. Daarom werd in den morgen van 15 October scheepsraad belegd, en op grond dat men vreesde, dat het schip op zijde zoude vallen, besloten de helft van den deklast te werpen, waartoe werd overgegaan, en waarmede men te 10 uur voormiddags gereed was.

Intusschen bleef het stormweder aanhouden, en, vermoedende het niet van de kust te kunnen houden, en dat eene stranding dus onvermijdelijk was — men loodde 13 vadem en giste in de nabijheid van Vijl lichtschip te zijn — werd besloten de noodvlag te hijschen en de hulp in te roepen van mogelijk voorbijvarende stoomschepen. In den namiddag tegen 3 uur kwam het Deensche stoomschip *Reberhuus* in zicht, dat dadelijk naderbij kwam. Men poogde verbinding te krijgen, maar tot driemaal toe gedane pogingen, om door het overwerpen van eene lijn een kabel vastgemaakt te krijgen, mislukten. Men besloot daarop beide schepen voor de zee te brengen, waarna het gelukte zoo dicht bij elkaar te komen, dat eerst de kok en een aan boord zich bevindende passagier op de stoomboot konden overspringen, en daarna de stuurman en de schipper. Toen men met de stoomboot voor den wind was gaan houden, is tijdens dat voor den wind liggen de zeilboom overgeslagen en gebroken.

Op het oogenblik dat men de tjalk verliet, waren grootzeil en stagfok nog bij, was het roer geheel in orde, en was er slechts weinig water in het schip; m. a. w., de tjalk was in alle opzichten nog zeewaardig, en de eenige reden waarom men haar verliet, was de vrees om op het strand te drijven, dat men vermoedde onder lij te hebben.

Intusschen heeft men met de boot nog ongeveer 2 uren

volgens stuurman en schipper is men te 4 uur 's namiddags overgesprongen, en volgens den stuurman is men te 6,30 te Esbjerg aangekomen — met volle kracht gestoomd, alvorens de laatstgemelde plaats te bereiken.

Aan het steken van voldoende ketting met of zonder onklaar anker, ten einde den kop op zee te houden, heeft men wel gedacht, doch men heeft het niet gewaagd, uit vrees, dan met het heerschende stormweer en de hooge zee er geheel onder te loopen. Waar men echter niet aan gedacht heeft, is het met den heerschenden wind uit het Z. W. t. Z. koers zetten naar de Noordzee, ten einde zoodoende op de ruimte te komen, hetgeen met een in alle opzichten zeewaardig schip alleszins doenlijk en geboden was; of wel te trachten Esbjerg te bereiken.

De tjalk, aan weer en wind overgelaten, is den volgenden morgen op strand gedreven bij Blaavandshoek, waar de schipper, die van Esbjerg uit zich daarheen begeven had, haar nog in oogenschijnlijk goeden staat vond liggen, met het achterschip op strand, zijnde alleen dientengevolge het roer een weinig ontzet. De tjalk was in 1903 gebouwd, geclasseerd bij het bureau Veritas, en was verzekerd voor 15 500 Mark.

Het schip moest als verloren beschouwd worden, de lading is nog gelost.

De raad is van oordeel, dat er geen genoegzame reden bestond om de tjalk te verlaten, en het gebeurde blijk heeft gegeven van zeer geringe zeemanschap. De schipper was niet opgewassen tegen zijne taak, en mist genoegzame kennis, zeemanschap en ervaring om in moeilijke oogenblikken zijn schip te voeren.

De raad heeft overwogen de vraag, of ook toegepast moesten worden art. 34, n°. 3, of 48 van de Schepenwet, maar heeft gemeend, dat voormeld oordeel, over de oorzaken van deze scheepsramp door den raad uitgesproken, in verband met de omstandigheid, dat de schipper door deze ramp broodeloos is geworden, reeds de noodige waarborgen geeft, dat aan dezen schipper, die volgens zijne verklaring geen enkel examen ooit gedaan heeft en geen enkel certificaat bezit, geen schip meer zal worden toevertrouwd en dat hij zich zelf niet in gelegenheid kan stellen een schip te voeren.

Aldus gedaan door de heeren mr. T. Henny, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke en C. L. J. Kotting, leden; R. Posthumus Meijes, plaatsvervangend lid, en D. F. Rasker en J. Mooi, buitengewone leden van den raad, en uitgespro

ken door 's raads voorzitter ter openbare zitting van den raad van 27 November 1909, een en ander in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen.

(get.) Taco Henny.
,, D. F. Rasker.
,, J. Mooi.
,, R. Posthumus Meijes.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, Richard Janssen.

Voor afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

4

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 15 Februari 1910, nº. 38.

Nº. 4.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het stoomschip *Zeeburg*.

De Raad voor de Scheepvaart heeft, in voldoening aan de beschikking van de commissie uit zijn midden de dato 1 November 1909, in zijne openbare terechtzittingen van 9 November en 10 December 1909 een onderzoek ingesteld naar de oorzaken van na te behandelen scheepsramp aan het stoomschip *Zeeburg* overkomen.

Gehoord werden de gewezen gezagvoerder van dit stoomschip L. V. van Rossem, de eerste-stuurman C. Goslinga, de derde-stuurman R. Douwes en de matroos G. Beishuizen, die deel uitmaakten van de bemanning.

Uit dit onderzoek is den raad gebleken, dat het stoomschip *Zeeburg*, voorzien van een Nederlandschen zeebrief, varende onder Nederlandsche vlag en behoorende aan de Stoomvaart Maatschappij ,,Amsterdam'', gevestigd te Amsterdam en gevoerd door voormelden L. V. van Rossem, 2 September 1909, beladen met pl.m. 3000 ton kunstmest en pl.m. 300 ton stukgoederen, van Rotterdam is vertrokken met bestemming naar Jacksonville.

Zonder wederwaardigheden werd 25 September 's morgens ten 8 uur Brunswick vuurschip gepasseerd; te 10.45 uur kwam de vuurtoren van Amilia in zicht, en werd toen gekoerst naar den ingang van St. John's river.

Het was 24 September prachtig weder geweest, maar in den nacht van 24 op 25 September was het harder gaan waaien met N.O. wind — kracht 6 — dalenden barometer en zwaar bewolkte lucht. De zee was matig en te 4 uur 's namiddags zou het hoogwater zijn.

Een uur vóór de buitenboei was de loodsvlag geheschen, maar geene loodsboot is naar buiten gekomen en de gezag-

voerder verwachtte dit ook niet, wijl de loodsen aldaar slechts een kleinen minder zeewaardigen kotter te hunner beschikking hebben, en bij vooruitzicht van slecht weder, gelijk toen het geval was, niet buiten komen.

De gezagvoerder had toen te kiezen tusschen buitengaats blijven en naar binnen stoomen. Wilde hij dit laatste doen, dan diende volgens zijn inzicht hier niet mede getalmd te worden, want in de rivier was voor een stoomschip van grootte en lengte van de *Zeeburg* geen andere gelegenheid tot ankeren dan bij Mayport. Van buiten was echter te zien, dat het daar vol schoeners lag. Men zou dus moeten opstoomen dadelijk tot Jacksonville en hiermede waren ongeveer vijf uren gemoeid. Het gezicht was te 12 uur nog goed, maar buien dreigden en deze zouden, indien niet dadelijk tot binnenloopen werd besloten, dit laatste kunnen beletten. Werkelijk is het dan ook eenige uren later dik van regen geworden en verslechtte het weder gaandeweg.

Verkeerende in het hartje van den orkaantijd en bij aanwakkerenden wind, dalenden barometer en buiige dikke lucht, besloot de gezagvoerder, die reeds viermaal in Jacksonville geweest was en het vaarwater goed kende, naar binnen te stoomen, mits hem bleek, dat het schip goed bleef sturen. Opstoomende naar de belboei zou hij gelegenheid hebben zich hiervan te overtuigen en tevens om, indien hem het tegendeel bleek, na die boei nog den steven zeewaarts te wenden.

Dit besluit werd genomen na overleg met de stuurlieden, van wie de eerste-stuurman toen voor de derde maal dezelfde reis maakte en die voorzichtigheidshalve bij den roerganger bleef.

De gezagvoerder meende, naar binnen stoomende, dan ook volstrekt geen waagstuk te volvoeren, toen tot voorbij de belboei het schip uitmuntend stuurde en niets wees op de aanwezigheid van grondzeeën.

Met volle kracht en koersende W $\frac{3}{4}$ Z werd toen de rivier binnen gestoomd op ongeveer 350 voet afstand van het noorderhavenhoofd, zijnde het eigenlijke vaarwater daar 720 voet breed.

Juist toen het schip met zijn kop tusschen de hoofden was gekomen werd het door eene grondzee vier streken uit zijn koers gegooid en kwam aldus N.W. vóór te liggen. Naar de machinekamer werd getelegrafeerd om de machine nog wat aan te zetten, terwijl het roer hard stuurboord (oud-commando) werd gelegd. Doch het schip luisterde niet naar het roer en uit vrees, dat het op het havenhoofd zou loopen werd gestopt en achteruit geslagen en liet men het stuurboordsanker

vallen. Het anker hield echter niet, en het schip, dat dwars was komen te liggen, dreef steeds verder naar het zuiderhoofd af. Toen werd het anker gehieuwd en vooruit geslagen en het roer bakboord gelegd om den kop naar buiten te krijgen; doch zee, wind en stroom verhinderden dit, zoodat het schip al verder naar het zuiderhoofd afdreef en eindelijk achter stootte op de gronden. Het werpen van het tweede anker had ook geen hulp gebracht; het schip werd hoe langer hoe hooger op de gronden gezet, totdat tegen half één ure de condensor vol zand geraakte en moest worden gestopt.

Dadelijk werden toen noodseinen gegeven. Intusschen begon het schip, dat voortdurend erg stootte, tegen 5 uur 's namiddags water te maken in achtertank en ruim I.

Op de noodseinen daagde eindelijk eene sleepboot op, doch zij kon het schip niet naderen en geen hulp bieden. Werpen van lading bleek niet mogelijk wegens het vele overkomende water; men trachtte het schip zooveel mogelijk lens te houden met den donkeyketel op dek, die daartoe opgestookt werd. Intusschen werd het weder slechter en wakkerde tot storm aan; met eb was het water kalmer, doch met vloed stootte het schip zwaar. In den vroegen morgen van Zondag 26 September bleek, nadat te voren de roersteven reeds gebroken was, het roer verdwenen. Dien morgen kwam eene sleepboot door den agent uit Savannah gezonden naar binnen, praaiende, dat zij tegen 1 uur met rijzend water zou terugkomen. In dien tusschentijd werd — doch te vergeefs — getracht de machine aan den gang te krijgen; naar men vermoedde omdat het achterschip verwrongen was.

De sleepboot kwam des namiddags terug, doch kon ten gevolge van het slechte weder evenmin naderbij komen, en vertrok weder. Intusschen begon aan boord van de *Zeeburg* het schot tegen de machinekamer zwaar te lekken, zoodat de vuren moesten worden uitgehaald.

In den morgen van Maandag werd beproefd met eene reddingboot den wal te bereiken, doch het bleek onmogelijk tegen de eb op te roeien, zoodat zij genoodzaakt was naar het schip terug te keeren. Toen naderde echter eene sleepboot, sleepende eene visscherssloep, bemand met twee man, wie het gelukte langszijde van de *Zeeburg* te komen. De eerstestuurman keerde met die sloep naar de sleepboot terug en hiermede naar wal ter verzending van telegrammen. Dinsdagmorgen kwam hij met de sleepboot terug; het weder had zich gebeterd, doch de wind bleef N.O. en het schip lekte overal zóó, dat het water in het schip het getij volgde en hiermede rees en daalde.

De kapitein vertrok met de sleepboot, die de communicatie met den wal onderhield, naar wal en keerde terug met den quarantaine-dokter, die de manschappen onderzocht. Tot lossen van de lading was men nog niet kunnen overgaan, omdat geen voldoende bergingsmateriaal opdaagde.

Woensdag ging de kapitein naar den wal om de experts te raadplegen; 16 man van de equipage gingen mede naar den wal. Toen de gezagvoerder met de experts was teruggekeerd brak het schip eensklaps, en moest het nu, als geheel verloren, worden verlaten.

Dit overzicht van het gebeurde doet het ook voor den raad vaststaan, dat eene plotseling opgekomen niet te voorziene grondzee de oorzaak is geweest van het aan de *Zeeburg* overkomen ongeval.

Overigens geeft dit voorval den raad geene aanleiding tot het maken van op- of aanmerkingen.

Aldus gewezen door de heeren mr. T. Henny, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn en E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. R. Janssen, en door den voorzitter uitgesproken ter openbare terechtzitting van den raad van 16 December 1909.

(*get.*) TACO HENNY.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, C. L. J. KOTTING.
,, VAN RIJN.
,, H. C. HAACKE.
,, E. DEDDES.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 16 Februari 1910, nº. 39.

Nº. 5.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het stoomschip *Santunus.*

De Raad voor de Scheepvaart heeft, nadat eene commissie uit zijn midden bij beschikking van 11 November 1909 een onderzoek had gelast naar de oorzaken van na te melden scheepsramp, aan het stoomschip *Santunus* overkomen, aan dat onderzoek gewijd zijne openbare zittingen van 18 en 27 November en van 3 December 1909.

Toen is kennis genomen van de scheepsverklaring door gezagvoerder en slechts een *gedeelte* van de bemanning van het stoomschip *Santunus*, op 6 November 1909 ten overstaan van den consul-generaal te Londen afgelegd.

Het is den raad opgevallen, dat tot die scheepsverklaring wel heeft medegewerkt de kok, maar niet de stoker Marchal en de tremmer Ravestein, ofschoon beiden tijdens het ongeval in de machinekamer wacht deden; ook niet de stoker Rutten; dat Marchal en Rutten, en volgens hun zeggen ook Ravestein, dien de raad niet heeft kunnen hooren, den na te behandelen waterstraal in de machinekamer gezien hebben: dat door hen ten overstaan van den consul de beschuldiging is geuit, dat men het schip met voordacht had doen zinken; en dat zij, niettegenstaande hunne vordering om ook tot het afleggen van de scheepsverklaring te worden toegelaten, dezen wensch niet hebben vervuld gezien.

Dat die beschuldiging bij den consul is geuit, wordt o. a. gerelateerd door een buiten partijen staanden onverdachten getuige, den bootsman Manneken.

Te dier zittingen werden door den raad gehoord de gezagvoerder E. van Twisk, de stuurlieden D. Duit en J. Bakker, de machinisten Th. Brink en F. Grauenkamp, de bootsman P. Manneken, de matrozen P. H. van der Kolk, K. P. Brand, de lichtmatrozen A. van Hoorn en M. Rotgans, de stokers L. M. H. Marchal en J. G. Rutten, de donkeyman J. de Jong, de kok C. A. Gramsbergen, de hofmeester F. L. E. Eckhardt en de mesroombediende C. Z. Kleinman.

Ten dage van de uitspraak, nadat het onderzoek reeds op 3 December gesloten was, bereikte den raad een schriftelijk verzoek van den gezagvoerder om den matroos Carl P. Brand te hooren. Hoewel dit verzoek niet meer ontvankelijk is, zou de raad ambtshalve het onderzoek hebben heropend, indien daartoe termen bestonden. Maar dat acht de raad niet het geval te zijn, waar die getuige door den raad reeds gehoord is ten zelfden dage waarop ook de gezagvoerder als getuige is gehoord.

Met voorbijgang van dat verzoek zal de raad nu overgaan tot zijne beschouwingen over de resultaten van het onderzoek.

Uit het gehouden onderzoek is den raad gebleken, dat het stoomschip *Santunus*, voerende een Nederlandschen zeebrief en varende onder Nederlandsche vlag, gevoerd werd door voormelden kapitein van Twisk, terwijl de overige gehoorde personen deel uitmaakten van de bemanning.

Aldus op 30 October 1909 van Malaga vertrokken met eene lading ijzererts, bestemd voor Rotterdam, en zonder noemenswaardige voorvallen op 3 November 1909, 's avonds omstreeks 10 uur gekomen op 44° 25′ N. B. en 8° 26′ W. L. werd toen bemerkt, dat het schip water maakte. Toen dit water toenam en ten slotte het benedengedeelte der vuurgangen bereikte, zijn de vuren getrokken, en is te 's nachts halftwaalf ure het schip door gezagvoerder en bemanning in twee booten verlaten. Na ongeveer een half uur roeiens zijn die opgenomen door het in de nabijheid zich bevindende stoomschip *Atsuta Maru*, hetwelk nog tot halftwee uur 's nachts in de nabijheid van de *Santunus* gebleven is. Toen heeft het zijne reis vervolgd; de lichten van de *Santunus* werden, wegstoomende, nog geruimen tijd opgemerkt. Men heeft dit schip niet zien zinken, doch het laatst gezien lag het achterschip diep en kwamen zeeën over het achterdek.

Kan dit een en ander als vaststaande worden aangenomen, de raad heeft nu verder de vraag te beantwoorden, waaraan het is toe te schrijven, dat de *Santunus* dien 3den

November 's avonds circa tien ure eensklaps water is gaan maken.

Gaat men alleen af op de voorstelling van het gebeurde, door scheepsofficieren en donkeyman gegeven, dan zou het volgende zijn voorgevallen. Te circa tien uur voelde men een stoot of trilling en een overhellen van het schip.

De gezagvoerder, die bij de trap stond, leidende naar de brug, ging eerst die brug op, had daar het nader te vermelden gesprek met den tweede-stuurman, daalde daarna naar de machinekamer af, merkte, met den eerste-machinist daar rondgaande, niets bijzonders op, en ging daarna met den donkeyman naar dek om tanks en vullings te peilen.

Van het achterschip beginnende, nam men, na telkens gedane peilingen, waar, dat de achterste tank n°. 4 droog was, doch in de volgende tank, n°. 3, 18 à 20 duim water stond, evenveel in de stuurboordsvulling, terwijl de bakboordsvulling droog bleek. De dop op de pompleiding naar deze vulling was aanvankelijk niet open te krijgen; daarom werd door Ravestein een koevoet uit de machinekamer gehaald, en daarmede die dop losgemaakt en verwijderd. Verder peilende bleken de voortanks en vullings droog. Op last van den kapitein riep daarna de donkeyman door de kap van de machinekamer de order, dat op tank III moest worden gepompt. Dit bevel werd opgevolgd; bovendien werd toen de binnencirculatie op het schip gezet, hetgeen niet dadelijk gelukte, omdat de eerste-machinist met den hamer in plaats van tegen het handel der klepstang, zich tegen het been sloeg. De tweede-machinist, die den hamer overnam, sloeg hiermee de klep open.

De kapitein gaf daarna order de bemanning te porren, en de booten gereed te maken. Hoorende dat de stokers dat bevel niet verkozen op te volgen, is hij die zelf gaan porren en heeft de bemanning zich grootendeels bezig gehouden met het proviandeeren en gereedmaken van de beide booten aan stuur- en bakboord.

De kapitein is opnieuw met den donkeyman gaan peilen. Tank IV bleek wederom droog te zijn, maar bij tank III gekomen namen zij waar, dat het water boven uit den peilkoker spoot; ook de bakboord- en stuurboordsvullings bleken vol te zijn. Daarentegen waren de voortanks droog gebleven. In het ruim is geen onderzoek gedaan.

In de machinekamer was intusschen eerst het water uit de stuurboords- en later ook uit de bakboordssluis gaan loo-

pen. Men kon het water echter meester blijven. Maar toen gerapporteerd werd dat tank III vol was, is de ballastpomp van tank III genomen en op het schip gezet. Hoewel op de achterwel kon worden gepompt, is dit niet gebeurd.

Het water kwam meer opzetten totdat het in de machinekamer reikte ter hoogte van de sluizen. Toen eerst zijn deze met de schuiven gesloten en zijn eveneens dichtgemaakt de waterdichte deur van de tunnel, waarin zich nu ook water vertoonde.

Het water bleef rijzen; door het mangat in den vloer der machinekamer zag men het van het waterdichte schot van achter naar voor stroomen; eindelijk werden de aschpitten bereikt, waarop de vuren getrokken en de veiligheidskleppen geopend werden, en het schip werd verlaten.

Deze voorstelling van het gebeurde geeft het recht te vermoeden, dat het schip tegen eenig voorwerp, bijv. een wrak, gestooten heeft, en ter plaatse, waar de marginplaat van tank III aan de buitenhuid van het schip verbonden is, lek is gesprongen, zoodat het water gelijkelijk in stuurboordsvulling en in die tank liep.

Deze voorstelling van zaken strijdt echter op zeer opvallende wijze met de verklaringen van de niet mede tot het afleggen van de scheepsverklaring toegelaten en door den raad gehoorde personen.

Getuige Marchal, die den raad geloofwaardig toeschijnt, verklaart, dat tegen tien uur, toen hij als stoker de wacht had, de eerste-machinist hem, die zelf daarvan niets bemerkt had, kwam mededeelen, dat het schip gestooten had en lek was, daaraan vastknoopende de vraag, of hij, stoker, niets gevoeld had, waarop getuige ontkennend antwoordde. Hem werd toen bevolen de stokers en tremmers te porren. Na opvolging van deze order in de machinekamer teruggekeerd, vond hij daar den gezagvoerder en den eerste-machinist in gesprek, waarna getuige bevel kreeg stoom te laten zakken, en vervolgens naar het dek te gaan om bij het gereed maken van de booten te helpen. Aan deze opdracht werd voldaan, totdat getuige, geroepen om weder in de machinekamer te komen, daar den tweede-machinist aantrof, met wien hij het hierna te behandelen gesprek voerde, en van wien hij opdracht kreeg den kapitein te melden, dat het water reeds in de krukputten stond. Hieraan voldaan hebbende en met den kapitein in de machinekamer teruggekeerd, kreeg hij opdracht, meer stoom op te maken, omdat, gelijk gezegd werd, de kapitein naar een

ander schip wilde sturen. Eenigen tijd later kreeg hij weder last te dempen, en zag den tremmer Ravestein uit de machinekamer een koevoet weghalen en hiermede naar dek terugkeeren. Getuige kreeg last mede te gaan en te zien of er water in de tanks was; maar niets te zien krijgende, keerde hij naar de machinekamer terug, waar hij de beide machinisten zag staan. Korten tijd daarna zag hij het water op de plaat komen en kregen hij en een tremmer bevel de vuren te trekken. Hieraan voldaan hebbende, en zich naar de machinekamer willende begeven, hoorde hij hakken; in de machinekamer komende zag hij niets; alleen nam hij waar, dat de beide machinisten en de donkeyman stonden ter hoogte van de ballastpomp. De trap opgaande om naar het dek te gaan, keek hij, halverwege gekomen, om, en zag toen een circa drie decimeter dikken waterstraal spuiten, naar het hem voorkwam ongeveer manshoogte komende van uit de plaats, waar die drie personen gestaan hadden, en reikende tot aan het torntoestel, dat midden in de machinekamer stond bij het collarblok. Later bevel krijgende uit de machinekamer poetskatoen te halen, zag hij dien straal nog spuiten, en even voor het verlaten van het schip nog eens door de kap van de machinekamer kijkende, nam hij bij de nog brandende lampen dien straal nog waar. De machine werkte nog.

Getuige Rutten heeft vóór het verlaten van het schip aan stuurboordzijde door de kap van de machinekamer gekeken en ook een dikken waterstraal gezien, die tot aan het torntoestel reikte. Hij kon echter van zijne standplaats uit niet zien het beginpunt van dien straal. Voor de aanwezigheid van dezen straal beriepen beiden zich op Ravestein.

Deze voorstelling van het gebeurde zou er toe leiden, dat op een of andere wijze door verbreking van de ballastpomppijp of klep, dan wel van de circulatiepijp, moedwillig water in het schip is gevoerd.

Deze beide voorstellingen, op zeer gewichtige punten met elkander in strijd, doen allereerst de vraag rijzen of werkelijk het schip gestooten heeft, en dus een stoot of trilling is kunnen worden gevoeld, en is waargenomen, dan wel dit laatste een verdichtsel is.

De eerste-machinist, in de machinekamer vertoevende, voelde een stoot en zag het schip overhellen. De gezagvoerder voelde eene trilling, maar hij, die op het dek, en dus zooveel hooger stond, nam van dat overhellen niets waar. De tweede-stuurman op de brug voelde een stoot en nam, zeide hij, ook het overhellen waar; maar zijne verklaring wordt gelogenstraft door den roerganger van der Kolk, die, aan het roer

staande, niet alleen zelf van een en ander niets bemerkt heeft, maar bovendien verklaart dat hij den kapitein op de brug gekomen, de vraag tot dien tweede-stuurman hoorde richten: „wat is er?”, dien stuurman daarop hoorde antwoorden: „niets”, vervolgens den kapitein, die nota bene zelf slechts eene trilling had gevoeld, weer hoorde vragen, of hij dan geen stoot gevoeld had, waarop de stuurman antwoordde: „neen”. Zoo verklaarde ook de tweede-machinist een stoot gevoeld te hebben, maar daartegenover staat de verklaring van getuige Marchal, houdende, dat hij in de machinekamer den tweede-machinist gevraagd heeft of deze een stoot gevoeld had en daarop een ontkennend antwoord had gekregen. Zoo verklaren ook kok en donkeyman een stoot gevoeld te hebben, maar gelijk gezegd, de roerganger, de matroos op den uitkijk Rutten, de matroos Brand, de hofmeester Eckhard, de mesroomjongen, allen hebben zij niets gevoeld, en de stokers en tremmers hadden zoo weinig van een stoot gevoeld, dat zij op het dek geroepen met de mededeeling dat het schip gestooten had en lek was, meenden beetgenomen te worden en weigerden aan dek te komen.

De raad acht dat stooten dan ook onbewezen en niet aannemelijk; het is bijkans niet denkbaar, dat de stoomboot, nadat het geheele voorschip over een wrak of eenig ander voorwerp veilig zou zijn heengegaan, daartegen op de kleinere doorsnede van het vaartuig zou hebben gestooten, terwijl de schroef niets geraakt heeft, hebbende men immers aan de machine niets bespeurd.

Maar is niet door het stooten tegen eenig voorwerp een lek ontstaan, de mogelijkheid zou niet geheel uitgesloten zijn, dat het lek is ontstaan door het zich begeven van eenig spant of hoekijzerverbinding tegen de scheepshuid. Maar hiermede is echter niet verklaard de herkomst van den waterstraal in de machinekamer, want van af of door de buitenhuid heeft men in de machinekamer geen water zien binnenstroomen.

Aan de leden van dezen raad, die een jaar geleden in den Raad van Tucht voor de Koopvaardij het onderzoek hebben medegemaakt naar de oorzaken van de ramp overkomen aan het aan dezelfde reederij toebehoorende stoomschip *Santduo*, is het bekend, dat toen als oorzaak van zinken is opgegeven een dikke straal water, opspuitende eenklaps ook van de zijde, waar de ballastpomp lag, hetgeen voor dezen raad nog eens verklaard is door denzelfden donkeyman, die toen ook in de machinekamer wacht deed.

Voegt men hierbij, dat in beide voorstellingen men met een hamer heeft geslagen, doch de tijd waarop, zoomede het effect, verschillen; dat verschillende getuigen verklaard hebben, dat de manschappen bij uitbetaling van hunne gage f 10 ter gemoetkoming hebben gekregen, met toezegging van vermeerdering, indien alles goed afliep en dat de bootsman en de mesroombediende beiden verklaard hebben omstreeks tien uur door den tweede-stuurman gepord te zijn met de mededeeling „dat het schip *zonk*", hoewel in den aanvang althans van zinken nog geen sprake kon zijn, dat, gelijk hieronder zal worden uiteengezet, de door omstandigheden anders geboden en voor de hand liggende maatregelen tot het behoud van het schip juist niet zijn genomen; dan vindt de raad geene termen de voorstelling van getuige Marchal c. s. als niet aannemelijk te verwerpen.

Intusschen, waar zooveel tegenstrijdigs verklaard is, moet de raad aarzelen eene stellige meening uit te spreken. De eerste aan het hoofd dezer gestelde vraag beantwoordt de raad daarom in dezen zin, dat niet bewezen is door welke oorzaak water in het schip is geraakt, en dat allerminst overtuigend is gebleken, dat het schip over een wrak of wat dan ook gevaren is en daardoor lekkage zou zijn veroorzaakt.

Maar wat den raad intusschen is opgevallen is het totaal gebrek aan beleid door den gezagvoerder en den in de machinekamer commandeerenden eerste-machinist betoond.

Aangenomen, dat hunne voorstelling van het gebeurde juist is, dat werkelijk een stoot gevoeld is, dan had het voor de hand gelegen, dat men dadelijk stopte, en een nauwkeurig onderzoek instelde in tanks, vullings en ruimen;

dat men dan, tot de gevolgtrekking komende, dat tank III en stuurboordvulling water maakte en geen water in het ruim drong, gezamenlijk had geraadpleegd over de te nemen maatregelen.

Maar dit een en ander is niet gebeurd; aan het openen van een luik in het achterruim is eerst gedacht, toen men op het punt stond het schip te verlaten, maar tot onderzoek is het niet gekomen.

Voor de hand had het gelegen om bij ontdekking van lekkage in tank III de luchtpijp (peilkoker) gesloten te houden; de lucht had dan niet kunnen ontsnappen en het water had niet of althans in mindere mate toegestroomd.

Ook had men bij bemerking van watertoename in tank III onmiddellijk moeten eindigen met daarop te pompen,

ten einde deze pompcapaciteit te gebruiken op het schip, en de in de voorpiek volgens den kapitein gereed liggende handpompen kunnen zetten op de in de achtervullings uitkomende pompleidingen.

De belangrijke factor om bij een ongeval vooral de machinekamer en het ketelruim droog te houden, is blijkbaar geheel uit het oog verloren.

Van waarnemingen, waarbij men zich overtuigt, dat de lenspompen, de donkeys en de ballastpomp goed werkten, is niets gebleken. Ieder beleidvol man had kunnen begrijpen dat de kans van vuil onder de kleppen der lenspompen zich gemakkelijk kan voordoen, men had zich door het oog te houden op de afvoerbuizen buiten boord van de werking der lensmiddelen dienen te overtuigen.

Niets van dit alles is geschied. En toch, neemt men den tijd in aanmerking, welke noodig is geweest om tank III te vullen, dan is het duidelijk dat het lek niet groot is geweest. En aangezien aanvankelijk in de machinekamer water gekomen is van af het waterdichte schot (scheiding tusschen machinekamer en tank III) had met meerdere zorg en beter overleg heel wat meer derhalve kunnen gedaan worden tot behoud, alvorens het schip werd opgegeven. Bovendien staat vast, dat niettegenstaande al de begane verzuimen en fouten, het schip nochtans ruim vier uren na den beweerden stoot tot des nachts half twee gedreven heeft, terwijl daarna de lichten nog geruimen tijd zichtbaar zijn gebleven.

De raad acht het dan ook volstrekt niet onwaarschijnlijk, dat, waren de juiste maatregelen genomen en ware de steven gewend, de op 60 mijlen afstand gelegen haven Ferrol nog behouden zou zijn bereikt, terwijl de naaste kust, kaap Ortegal, op 40 mijlen afstand lag, alzoo hoogstens 7 uur stoomens, bij stil weder met lichte deining.

Over gezagvoerder en eerste-machinist heeft de raad dan ook geen ander oordeel, dan dat het hun in het onderhavig ernstig geval aan beleid en te plegen overleg geheel ontbroken heeft.

Wat overigens de oorzaak van deze scheepsramp betreft, komt de raad derhalve tot deze gevolgtrekking, dat niet vaststaat, welke die oorzaak is geweest, doch de raad het niet aannemelijk acht, dat het schip een lek heeft gekregen ten gevolge van het stooten tegen eenig voorwerp.

Aldus gewezen door de heeren mr. T. Henny, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; Z. W. C. Dekkers, P. de Boer, plaatsvervangende

buitengewone leden; W. Fenenga en J. Maandag, buitengewone leden van den raad, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. R. Janssen, en uitgesproken door den voorzitter in 's raads openbare zitting van 16 December 1909.

(*get.*) Taco Henny.
,, W. Allirol.
,, J. Luytjes.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, W. Fenenga.
,, P. de Boer.
,, Z. W. C. Dekkers.
,, J. Maandag.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Woensdag 16 Februari 1910, n°. 39.

N°. 6.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het koftjalkschip *Pietronella.*

De Raad voor de Scheepvaart, gezien de beschikking van de commissie uit den Raad voor de Scheepvaart d.d. 3 December 1909, waarbij overeenkomstig het daartoe strekkende voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart d.d. 2 December 1909, een onderzoek door den raad is bevolen betreffende de ramp, overkomen aan het koftjalkschip *Pietronella,* in den nacht van 12 op 13 November 1909;

gelet op het onderzoek in deze zaak in de openbare zitting van 10 December 1909, toen de raad kennis nam, behalve van de stukken van het voorloopig onderzoek, in deze door de scheepvaartinspectie ingesteld, van eene schriftelijke verklaring, door den stuurman van voormeld schip afgelegd ten overstaan van den Nederlandschen vice-consul te Grimsby op 16 November 1909, en van een dusgenaamd ,,journaal, gehouden van het Nederlandsche kofschip *Pietronella,* waarop voorkomt een exhibitum van den rechter in het 4de kanton te Amsterdam d.d. 27 November 1909, en als getuigen onder eede hoorde den stuurman H. W. Huisman en den matroos E. Zwikstra, beiden destijds als zoodanig varende op gemeld schip;

overwegende, dat uit dit onderzoek den raad is gebleken:

dat de Nederlandsche ijzeren koftjalk *Pietronella,* als zoodanig getuigd, groot 91.18 reg. tons, 6 jaar oud, thuisbehoorende te Groningen, eigendom van den daarop varenden schipper Johannes de Vries, te Groningen, na te Kjersteminde in Denemarken eene lading van pl.m. 184 ton gerst,

bestemd voor Amsterdam, te hebben ingenomen, 1 November 1909 van daar is vertrokken, ten einde door het Kaiser Wilhelm Kanaal, langs de Elbe, en verder over zee hare reis naar Amsterdam te vervolgen;

dat het schip goed dicht was, hecht en sterk, van het noodige zeiltuig en het verdere noodige goed voorzien, de luiken geschalkt en van goede presenningen voorzien;

dat de ingenomen gerst zwaar was en, niettegenstaande het ruim niet geheel was gevuld, het schip dieper lag dan gewoonlijk, diepgaande 7½ voet achter, en vóór een paar duim dieper;

dat de lading was gestort, zoodanig dat in het ruim vóór en achter eene open ruimte bleef en de lading ook niet tegen de luiken kwam;

dat wel een langschot (geveling) was geplaatst in het achterschip, van de achterzijde van het luik af tot onder de roef, doch niet in het voorschip, terwijl voor en achter de gerst was opgestuwd door middel van zeilen, gestut door eene laag met gerst gevulde zakken, ongeveer een 60-tal in het geheel, en bovenop afgedekt alleen met zeilen en niet met planken;

dat behalve de schipper en diens vrouw aan boord waren de beide getuigen en de kok J. J. Stolte;

dat het schip Zondag 7 November 1909 buiten de Elbe is gekomen, en van den 9den November d. a. v. af zwaar weer heeft getroffen, dat bleef voortduren tot 12 November;

dat in dien tijd het schip zich goed hield en droog bleef, alleen op 9 November bij overstag gaan het stuurboordszwaard afbrak en binnen boord is gehaald;

dat op dien 12den November na 3 uur namiddags de wind, uit het Z. Z. W., tot storm opstak;

dat 's avonds 8 uur de wind Z. W. t. W. was met harden storm, welke te pl.m. 11 uur tot een orkaan, W. Z. W., overging;

dat het schip alstoen over stuurboord lag, met twee reven in grootzeil en een klein stukje bezaanzeil;

dat tot 's avonds 8 uur bij iedere wacht was gepeild en het schip droog bevonden;

dat tegen 12 uur 's nachts, terwijl de orkaan aanhield, er veel water overkwam, de kapitein in de ruimte onder de kajuit, de zoogenaamde hel, water bemerkte, en deze, met den matroos en den kok, daarin afgedaald, door middel van putsen water heeft geschept, waarmede een paar uur is voortgegaan, zonder dat het water in die ruimte bleek te verminderen.

dat in dien tijd de koker van het privaat, welke van een stop was voorzien, maar water doorliet, door instorting van cement en lappen is gedicht;

dat inmiddels kort na twaalf uur de lading overging, en het schip zware slagzijde over stuurboord kreeg, terwijl ook de breefok en het groote gaftopzeil, welke op het luik gesjord waren, bij het overkomen van een breker verloren ging;

dat het door de ligging van het schip en het voortdurend overkomen van zeeën, niet mogelijk was de pomp te peilen;

dat eindelijk, toen het water in de hel niet verminderde, de kapitein aan de getuigen te kennen gaf, dat naar zijne meening het schip lek was en zoude zinken, en hij het noodig oordeelde, het schip in de boot te verlaten;

dat niet getracht, evenmin er aan gedacht is om, door te halzen, over bakboord te gaan liggen;

dat de kapitein, anders steeds flink, nu erg zenuwachtig was;

dat getuigen tegen verlaten van het schip bedenkingen opperden, het onder de omstandigheden veiliger aan boord dan in de boot achtende;

dat de kapitein hen echter van de noodzakelijkheid van het verlaten van het zijns inziens zinkende schip overtuigde, en alstoen de boot, welke op dek gesjord stond, is losgemaakt en bij het overspoelend water gemakkelijk aan lij te water is gebracht, en allen daarin zijn gegaan, Zwikstra het laatste;

dat, toen deze nauwelijks er in was, de boot is omgeslagen;

dat de beide getuigen en de kok weer op het schip zijn geraakt, maar van den kapitein en diens vrouw en de boot niets meer is waargenomen;

dat ten tijde van het gaan in de boot geene vuren in zicht waren en van land niets te bespeuren was;

dat getuigen en de kok, aan boord gekomen, in de kajuit zijn gegaan, vergeefs getracht hebben de kachel aan te steken en, na zich zoo goed mogelijk van droge kleeren te hebben voorzien, allen te kooi zijn gegaan;

dat het roer reeds te voren, voordat zij in de boot waren gegaan, was vastgezet.

dat zij, toen het begon te schemeren, beurtelings zijn gaan uitkijken;

dat zij met het scheefliggende schip niet konden manoeuvreeren;

dat de nog aan boord zijnde zeilen in goeden staat, maar de vallen onklaar waren;

dat zij tegen acht uur in den morgen de vlag hebben ge-

heschen om hulp, eerst in top, daarna halfstok; de wind was toen N. N. O.;

dat omstreeks 8½ uur voormiddags een stoomtrawler in zicht en naderbij kwam, later gebleken te zijn de ,,Clyde'', van Grimsby, welke hulp aanbood;

dat tegen 3 uur namiddags, toen de zee inmiddels wat bedaarder was geworden, de stuurman van den trawler met de boot overkwam, het schip is onderzocht, en bij peiling van de pomp bevonden, dat slechts één duim water in het schip stond;

dat daarna is vastgemaakt, en de *Pietronella* door den trawler is gesleept naar Grimsby, waar het schip in den namiddag van 15 November is gearriveerd en 's avonds binnen de sluis in het Alexanderdok is gebracht;

dat het schip alstoen ruim anderhalven voet slagzijde over stuurboord had, de lading naar stuurboord bleek overgezakt te zijn, terwijl één duim water in het schip stond;

dat vervolgens Woensdag 17 November is gesleept naar IJmuiden, waar 25 November is gearriveerd, en van daar naar Amsterdam, waar het schip 26 November 1909 is aangekomen;

dat aldaar de lading is gelost en de gerst bleek droog te zijn;

dat ook het schip bleek droog te zijn, en geene andere schade is geleden dan het verlies van de boot, de beide voornoemde zeilen en eenig touwwerk;

overwegende, dat het geblekene den raad aanleiding geeft het volgende op te merken:

dat in den nacht van 12 op 13 November 1909, toen de *Pietronella* is verlaten, tijdens het heerschen van een orkaan, terwijl het slagzijde had, en, op welke wijze dan ook, water binnen kreeg en de zeeën over dek spoelden, inderdaad het schip verkeerde in zeer benarden toestand, immers onbeheerd werd overgelaten aan het fortuin van de zee;

dat, hoewel de vraag omtrent de verantwoordelijkheid van den schipper, nu deze bij het evenement den dood gevonden heeft, buiten beschouwing moet blijven, niettemin de raad het van belang acht om na te gaan, welke oorzaken kunnen hebben geleid tot gezegden toestand;

dat dan, zij het dat niet alle middelen zijn beproefd om de positie van het schip te verbeteren, onder meer rond te halzen, over bakboord te gaan liggen, nu het schip stuurboord-slagzijde had, terwijl ook niet zekerheid was verkregen of het water in het schip zelf toenam, en dus ook de nood-

zakelijkheid van het verlaten van het schip op dat oogenblik niet buiten bedenking is, gegeven ook de achteraf gebleken deugdelijke staat, waarin het ten slotte is binnengebracht, toch in aanmerking moet genomen worden de groote moreele indruk op de bemanning, geoefend door den deplorabelen toestand waarin het schip vóór het verlaten verkeerde, en daarbij als hoofdfactor is te stellen het slagzijde bekomen door het overgaan van de lading;

dat, ware dit laatste niet geschied, veel van het thans gebeurde naar de meening van den raad achterwege zoude gebleven zijn;

dat dan ook de raad op dit punt den nadruk wenscht te leggen en meent dat de lading, los en zwaar graan, waarmede, als gebleken, het ruim bij lange niet geheel gevuld was, onvoldoende en onoordeelkundig met het oog op de te maken zeereis is gestuwd en voorzien, terwijl allerminst de gelegenheid en de mogelijkheid heeft ontbroken om door afdoende middelen het overgaan van het graan te voorkomen en aldus het slagzijde bekomen van het schip niet zou hebben plaats gehad;

dat het verder de aandacht van den raad heeft getrokken, dat de stuurman, zij 't ten gevolge van omstandigheden buiten zijne bedoeling, weer gekomen aan boord van zijn schip, waarop hij thans, bij gebreke van den schipper, zelf het commando kreeg, en dat dan toch in elk geval nog zeilende was, heeft gehandeld, zooals hiervoren is gebleken, dat is, zoolang het donker bleef, zich geheel heeft onthouden van eenige poging om door uitkijken te trachten op de hoogte te blijven van den toestand, en, toen het dag was, heeft gemeend noodseinen te moeten geven door middel van eene vlag in top, daarna halfstoks, in stede van het reglementair voorgeschreven, althans van het bij de kleine vaart veel gebruikelijke noodsein, namelijk de vlag in sjouw, terwijl het toch van het grootste belang is, dat een stuurman ook van de kleine vaart, geroepen om, als nu, den gezagvoerder te vervangen, bekend zij, niet alleen met de voorschriften van navigatie, maar die ook, waar noodig, toepasse;

uitspraak doende:

verklaart, daargelaten, dat ook in dit geval, evenals in een kort te voren door den raad behandelde zaak betreffende een tjalkschip, naar het oordeel van den raad de verlating van het schip zonder bepaalde noodzakelijkheid te spoedig heeft plaats gehad;

dat als naaste oorzaak van het ongeval moet beschouwd worden de onvoldoende en onoordeelkundige voorziening van de lading.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; D. F. Rasker, J. Mooi, buitengewone leden van den raad, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den plaatsvervangend voorzitter in 's raads openbare zitting van 18 December 1909.

(get.) C. v d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, J. Luytjes.
,, D. F. Rasker.
,, J. Mooi.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Woensdag 16 Februari 1910, n°. 39.

N°. 7.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende de bomschepen *Francisca* SCH. 135, en *Jacob* SCH. 172.

De Raad voor de Scheepvaart, gezien de beschikking van de commissie uit den Raad voor de Scheepvaart van 18 December 1909, waarbij, overeenkomstig het daartoe strekkende voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart van 16 December 1909, is bevolen een onderzoek door den raad betreffende eene scheepsramp op 7 December 1909, overkomen aan het bomschip *Francisca* SCH. 135, zijnde toenmaals aangevaren geworden door het bomschip *Jacob* SCH. 172, waarna de geheele bemanning op laatstgenoemd schip oversprong en de SCH. 135 werd verlaten;

gelet op het onderzoek in deze zaak in de openbare zitting van 30 December 1909, toen de raad als getuigen onder eede hoorde P. de Graaff, stuurman, en T. de Ruiter, matroos, beiden als zoodanig destijds dienstdoende aan boord van de *Francisca*, M. Kuiper, schipper, en J. de Niet, stuurman, beiden destijds aan boord van de *Jacob*, terwijl voorgelezen is de verklaring van den getuige G. Spaans, matroos, destijds op de *Jacob*, opgenomen in het proces-verbaal van het in deze op 15 December 1909 door den inspecteur voor de scheepvaart in het 4de district gehouden vooronderzoek;

gelet op het besluit, door den raad tijdens het onderzoek genomen, dat ook het onderzoek zal loopen over de vraag, of de ramp, welke in deze zou zijn overkomen aan het bomschip *Francisca* SCH. 135, te weten de verlating van dat schip door schipper en bemanning, zou zijn veroorzaakt door de daad of nalatigheid van den schipper van dat schip, Jacobus Taal, aan wien, als ter zitting aanwezig, door den voorzitter van

deze beschikking mededeeling is gedaan, en die verder in zijne opgaven en verdediging is gehoord;

overwegende, dat bij het onderzoek den raad is gebleken:

dat scheepsjournalen niet zijn gehouden, noch scheepsverklaring afgelegd;

dat het Nederlandsche zeevisschersvaartuig *Francisca SCH.* 135, een overdekt bomschip van minder dan 45 meter lengte, te Scheveningen thuisbehoorende en toebehoorende aan de Niet aldaar, in den nacht van 6 op 7 December 1909 ten anker lag in de Noordzee, ongeveer 12 mijlen uit den wal, in peiling het vuur van IJmuiden O. N. O., dat van Scheveningen Z. Z. O.;

dat dit schip tusschen 1 uur en 1.30 uur in dien nacht met den steven Z. Z. W. lag;

dat er eene stijve bries uit het Z. Z. W. stond, met matige zee en goed vurenzicht, terwijl de vloed N. O. loopend, bijna af was;

dat de mast gestreken lag en een rond schijnend wit licht geplaatst was, 6 voet boven dek, op eene pen in de midscheeps aan S. B.-zijde, hooger dan de gestreken liggende mast;

dat alstoen op dit schip een groen vuur werd gezien over B. B.-boeg;

dat, toen dit vuur zoo nabij was, dat een schip werd onderscheiden, van de SCH. 135 geschreeuwd is om bij te houden;

dat door de SCH. 135 niet is gestakeld;

dat dat andere schip volhield en groen en rood licht vertoonde;

dat alstoen op de SCH. 135 het ankertouw is losgegooid, dit schip achteruit dreef, en, toen ruim 25 meter van het ankertouw was uitgeloopen, het andere schip, daarna gebleken te zijn het bomschip *Jacob* SCH. 172, met den boeg op B. B.-boeg van de SCH. 135 is geloopen, waarbij hout kraakte, en het kluifhout van de SCH. 172 over het logies van de SCH. 135 stak;

dat na den schok de SCH. 172 even terugdeinsde, maar weer raakte, en langszijde kwam te liggen, diens S. B. tegen B. B. van de SCH. 135;

dat daarbij van SCH. 172 de bezaansmast, door haken in het want van de SCH. 135, werd uitgelicht, overboord ging en verloren is, terwijl de sloep, op S. B. achterschip staande, is gekraakt en onbruikbaar geworden, en even later, omdat de wrakstukken hinderden, over boord is gezet;

dat op de SCH. 135 het ankertouw niet weer is vastgezet, ook geen pogingen daartoe zijn gedaan, de aan dek zijnde

pomp niet is gepeild, noch de schipper zich heeft overtuigd of het schip al of niet water maakte, maar de geheele uit 9 koppen bestaande bemanning, toen de beide schepen naast elkander lagen, op de SCH. 172 is overgegaan, de schipper niet het laatst;

dat de schepen onmiddellijk weer van elkander vrij zijn gekomen en de SCH. 172 over S. B. liggende, in W. richting is gezeild, alstoen, na ongeveer drie kwartier zeilen, vóór den wind rond is gegaan, waarbij het zeil is gescheurd en onbruikbaar geworden, en over B. B. liggende is teruggezeild op het licht van de SCH. 135 aan, dat steeds zichtbaar was gebleven;

dat door verlies van bezaan en grootzeil niet te manoeuvreeren was, en de SCH. 135 niet kon bereikt worden, waarom naar IJmuiden is gekoerst, waar de bemanning van de SCH. 135 is aan land gezet;

dat men nog tijden het licht van de SCH. 135 heeft gezien, totdat dit door den afstand niet meer te zien was;

dat de SCH. 135 later door eene stoomboot in zee is aangetroffen en te IJmuiden binnengebracht, geheel droog, met alleen schade aan B. B.-boeg;

dat voormelde *Jacob* SCH. 172 is een Nederlandsch zeevisschersvaartuig, eene overdekte bomschuit, thuisbehoorende te Scheveningen, en toebehoorende aan C. Roeleveld aldaar;

dat het schip, terwijl de boordlantaarns reglementair brandden, in gemelden nacht tusschen 12 en 1 uur over B. B. bij den wind lag, terwijl getuige J. de Niet de wacht had;

dat een wit licht te zien kwam over B. B.-boeg;

dat te ruim 12.30 uur is gewend;

dat alstoen over S. B. bij den wind liggende, ongeveer W. t. N., met ongeveer 2-mijls vaart, dat witte licht over S. B.-boeg op pl.m. 3 streken zichtbaar was;

dat bij het wenden de schipper, getuige M. Kuiper, aan dek is gekomen;

dat in eens onder het witte licht een schip zwart werd gezien en onmiddellijk waargenomen dat het eene voor anker liggende bom was, daarna gebleken de SCH. 135;

dat men toen wel van die bom schreeuwen hoorde, zonder te kunnen onderscheiden wat;

dat men onmogelijk vóór de SCH. 135 over kon komen en daarom onmiddellijk de piek is gestreken, het bezaanszeil is afgevierd en volgehouden, om te trachten achter de SCH. 135 om te komen, doch de SCH. 172 op B. B.-boeg van de SCH. 135 is geloopen.

Overwegende, dat zich hier twee feiten voordoen:

1. de aanvaring van de SCH. 135 door de SCH. 172, waardoor beide schepen beschadigd zijn;

2. de verlating van de SCH. 135 door den schipper met de geheele bemanning;

dat, wat het eerste betreft, vaststaat, dat beide schepen elkander reeds gezien hebben betrekkelijk geruimen tijd vóór de aanvaring en het nu weer opmerkelijk is, dat van zijde van het voor anker liggende schip, de SCH. 135, er niet aan gedacht is om gebruik te maken van het voor de hand liggende hulpmiddel, het stakellicht;

dat immers, toen men op dit stil liggende schip, dat zich dus niet door manoeuvreeren kon redden, het groene licht zag en dit zag naderen, en men niet de zekerheid had opgemerkt te zijn, de voorzichtigheid en zeemanschap geboden had om te stakelen, en er niet genoeg op kan gewezen worden om in dergelijke gevallen het zekere voor het onzekere te nemen en door het aanwenden van stakellicht of geven van knalsein het andere schip, zij het ten overvloede, op zijne eigen aanwezigheid attent te maken;

dat intusschen, al ware door aanwending van gezegd attentiesein de aanvaring wellicht te voorkomen geweest, toch het nalaten daarvan niet noodwendig de schuld van het andere schip doet afwentelen;

dat immers de voor anker liggende SCH. 135 het reglementair voorgeschreven ankerlicht had branden, waarvan in elk geval vaststaat, dat het voor de SCH. 172 op voldoenden afstand zichtbaar was, gelet op hetgeen is gebleken omtrent de waarneming van dat licht aan boord van dit laatste schip zoo vóór als na de aanvaring;

dat het dus voor het zeilende schip, de SCH. 172, plicht was om het voor anker liggende schip te ontwijken;

dat de schipper nu, toegevende, dat door de waarneming van dit enkele witte licht gedurende verschillende positiën van de SCH. 172, uitgesloten was om het voor iets anders aan te zien dan een ankerlicht, tevens heeft erkend, dat er niet aan gedacht is om door middel van een kijker te trachten zich omtrent dat licht, d. w. z. wat er onder was, nadere zekerheid te geven, noch om maatregelen te nemen, ten einde het te ontwijken vóór het te laat was, alleen zich verontschuldigende, dat het licht niet helder was, en hij daarom het op grooter afstand schatte;

dat echter dit flauwe branden niet wordt bevestigd door de verklaringen van de menschen van de SCH. 135, en het

excuus vrijwel wordt te niet gedaan door de omstandigheid, als gemeld, dat men het licht geruimen tijd vóór, maar nog meer doordat men het zeer langen tijd na de aanvaring, dus op grooten afstand heeft gezien;

dat mede een verweer van schipper Kuiper is, dat hij de schuld van de aanvaring wijt aan het losgooien van het ankertouw op de SCH. 135, waardoor dit schip achteruit is gedreven;

dat, daargelaten dat die schipper ter zitting ten slotte dit verweer heeft laten varen, door de erkenning, dat dan toch, al ware gezegd touw niet losgegooid, zijn schip waarschijnlijk met het boord langs het achterschip van de SCH. 135 zou hebben geschuurd, het in elk geval niet opgaat, omdat uit het gebleken vaststaat, dat de aanvaring geschiedde kort nadat het touw was losgegooid, en toen nog maar ruim 25 meter daarvan was uitgeloopen, het schip dus betrekkelijk weinig was achteruit gegaan, en alleen toegegeven kan worden, dat in bedoeld geval de aanvaring niet op B. B.-boeg, maar op B. B.-achterschip van de SCH. 135 zou hebben plaats gehad;

dat de raad, op grond van een en ander, meent, dat gezegde aanvaring is veroorzaakt, behalve ten gevolge van het nalaten van het geven van attentieseinen door de SCH. 135, in hoofdzaak door gebrek aan oplettendheid en voorzorg aan boord van de SCH. 172;

wat het feit sub 2 betreft:

dat vaststaat, dat onmiddellijk na de aanvaring, zonder dat de schipper van de SCH. 135 zich eenigermate overtuigd heeft, of zijn schip ernstig beschadigd was, of het al of niet water maakte, zonder eenigen maatregel genomen te hebben, of getracht te hebben dien te nemen, om zijn schip, hetzij weer vast te leggen met het ankertouw, waarvan na den schok nog een ruim eind aan boord was, hetzij in verbinding te houden met de SCH. 172, deze dit schip met al zijne manschappen heeft verlaten, hij niet het laatst, terwijl hij zelfs niet tegenspreekt de verklaring, dat hij zijn mannen zou hebben gecommandeerd, op de SCH. 172 over te gaan, en dit alles terwijl hij wist, dat zijne eigen scheepsboot nog geheel ongedeerd op zijn schip stond, en die van het andere schip bij het tegen elkander liggen werd gekraakt;

dat, wanneer verder in aanmerking wordt genomen, dat datzelfde schip, de SCH. 135, daarna niet alleen drijvende, maar zelfs geheel droog, de haven van IJmuiden is binnen-

gebracht, dan zeker de verlating van het schip onnoodig is te achten, en derhalve door die daad van den schipper is veroorzaakt, dat aan dat schip is overkomen de ramp van geheel onbeheerd aan de zee overgelaten te zijn, en het slechts aan toeval, door hulp van anderen, van geheel verloren gaan is gered;

dat die schipper slechts tot verontschuldiging heeft bijgebracht, dat hij in angst handelde, geheel van streek gebracht door de aanvaring, maar dit voor een schipper, die, de verantwoordelijkheid voor het behoud van zijn schip dragende, onder alle omstandigheden koel beraad en overleg moet toonen, geen excuus kan zijn;

dat dan ook de raad van oordeel is, dat dezen schipper deswege eene disciplinaire straf toekomt, bij de straftoemeting in aanmerking nemende, dat zijne daad een gevolg is geweest eener aanvaring, in hoofdzaak door de schuld van het andere schip veroorzaakt;

uitspraak doende:

verklaart, dat de vorenomschreven aanvaring is veroorzaakt door nalatigheid eenerzijds in het geven van attentieseinen, anderzijds in het houden van goeden uitkijk, en door veronachtzaming van maatregelen van voorzorg, welke volgens gewoon zeemansgebruik hadden behooren genomen te worden,

en dat door de daad van het noodeloos verlaten van zijn schip door den schipper van de *Francisca* SCH. 135, is veroorzaakt, dat dit schip onbeheerd aan de zee is prijsgegeven en als verloren was te beschouwen;

toepassende artikel 48 in verband met artikel 50 der Schepenwet:

ontneemt aan Jacobus Taal, oud 31 jaar, wonende te Scheveningen, hiervoren bedoeld, de bevoegdheid om gedurende drie maanden als schipper op een Nederlandsch zeevisschersvaartuig te varen;

verstaat dat deze onbevoegdverklaring ingaat op den dag van de beteekening van deze uitspraak.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. van der Zweep, plv. voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, en J. G. T. Broekmeijer en G. Z. Jol, bui-

tengewone leden, in tegenwoordigheid van den secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van 7 Januari 1910.

(*get.*) C. VAN DER ZWEEP.
,, BROEKMEIJER.
,, G. Z. JOL.
,, J. LUYTJES.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. C. HAACKE.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 16 Februari 1910, n°. 39.

N°. 8.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het stoomschip *Koning Willem II* en den gaffelschoener *Sri Boelan*.

Gezien de beschikking van de commissie uit den Raad voor de Scheepvaart van 15 September 1909, waarbij, overeenkomstig het daartoe strekkende voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart van 14 December 1909, een onderzoek door den raad is bevolen betreffende een ongeval op 5 November 1909 overkomen aan het stoomschip *Koning Willem II*, zijnde toenmaals in aanvaring geweest met de Nederlandsch-Indische gaffelschoener *Sri Boelan*.

Gelet op het onderzoek in deze zaak ter openbare terechtzitting van 23 December 1909, toen de raad kennis nam van de scheepsverklaring, 7 November 1909 door schipper en bemanning van de *Koning Willem II* ten overstaan van den consul-generaal der Nederlanden te Singapore afgelegd, en van het journaal aan boord van dit vaartuig gehouden, gedurende de hieronder te behandelen reis, en als getuigen onder eede hoorde K. Haasnoot, gezagvoerder, A. W. Fischer, 2de-officier, H. H. Augspurg, stuurmansleerling, J. F. Aki, kwartiermeester, T. Jettkowski, matroos, allen destijds in de gemelde betrekkingen dienstdoende op gemeld stoomschip.

Overwegende, dat bij dit onderzoek den raad is gebleken:

dat het mailstoomschip *Koning Willem II*, hebbende een Nederlandschen zeebrief, voerende de Nederlandsche vlag, thuisbehoorende te Amsterdam en toebehoorende aan de Stoomvaart Maatschappij „Nederland", gevestigd te Amsterdam, 4 November 1909 te 8.31 uur namiddags uit de haven van Tandjong Priok, met bestemming voor Amster-

dam, is vertrokken en met de gebruikelijke koersen is gestoomd langs Edam, dat te 9.9 namiddags van dienzelfden dag gepasseerd werd, en verder langs de Noordwachter, welk vuur op de hondenwacht van 5 November gepasseerd werd in het Z. W. ten W. ½ W. op 5½′ afstand, van waar koers is gesteld N. ⅛ W. magnetisch naar Straat Banka;

dat de gezagvoerder, de getuige K. Haasnoot, te 12½ uur in gezegden nacht van 4 op 5 November van dek is gegaan, met order aan den toen op wacht zijnden 1ste-officier, om hem te waarschuwen als er iets bijzonders was, in elk geval te vier uur bij het van de wacht gaan van dien 1ste-officier;

dat hij te vier uur door dien officier is gewaarschuwd, zeggende deze, dat het gezicht prachtig was en niets bijzonders te zien;

dat hij den toen op wacht komenden 2de-officier, getuige A. W. Fischer, de order deed toekomen, om hem te waarschuwen als het gezicht minder werd;

dat hij is gewaarschuwd en aan dek is gekomen op het oogenblik van de na te melden aanvaring, toen het roer, als na te melden, reeds aan bakboord (n.c.) lag;

dat het bestek op dat oogenblik was 4° 11′ Z.br. 106° 32′ O.L.;

dat de gemelde 2de-officier Fischer, te vier uur op wacht gekomen, zich met den stuurmansleerling Augspurg op de brug bevond, terwijl de kwartiermeester, getuige Aki, roerganger, en de matroos, de getuige Jettkowski, uitkijk op de bak was;

dat het donker was met goed vuurgezicht;

dat te omstreeks 4.30 uur van de dagwacht van 5 November de leerling, die op de brug aan bakboord stond, een flauw lichtje zag, zonder kleur te kunnen onderscheiden, aan bakboord, ongeveer 2½ streek vooruit;

dat hij dit terstond meldde aan den 2de-officier, die op de brug aan stuurboordszijde stond;

dat deze bij den leerling gaande staan, ook met den kijker in gemelde richting zoekende, niets zag en ook de leerling het lichtje niet meer zag;

dat even later de 2de-officier te gelijker tijd de zeilen van een schoenertje, dat over bakboord lag, en diens flauw groene lichtje zag, ongeveer 2½ streek aan bakboord vooruit, zeer dichtbij;

dat toen onmiddellijk stuurboord roer (n.c.) werd gegeven, het schip langzaam draaide, dwars van de brug aan bakboord beide lichten van het schoenertje, rood helderder dan groen, vlak bij werden gezien en order werd gegeven hard

bakboord roer (n.c.) om te trachten het achterschip van het schoenertje af te houden;

dat echter het schoenertje tegen het achterschip aan bakboord ter hoogte van het achterluik aankwam;

dat roerganger en uitkijk het licht van het schoenertje eerst hebben opgemerkt toen het commando stuurboord roer werd gegeven;

dat, voordat het schoenertje raakte, van dit schip geenerlei geluid is vernomen;

dat het stoomschip geen schade had, slechts eene schram in de verf ter plaatse waar het geraakt is;

dat onmiddellijk is gestopt, het schoenertje opgezocht en op sleeptouw is genomen en dit bleek te zijn de Ned.-Ind. gaffelschoener *Sri Boelan*, kapitein Satien, op reis van Blinjou naar Batavia, geladen met balen peper;

dat diens beide masten ter hoogte van 5 à 6 voet boven dek afgebroken waren evenals de boegspriet, het tuig gedeeltelijk op het dek liggende;

dat een klein eindje van den piekeval werd gevonden, hangende aan een stut van de zonnetent van het stoomschip ter hoogte van het achterluik;

dat het schoenertje op verzoek van diens kapitein is gebracht tot op de buitenree van Muntok, waar het te pl.m. 3.12 uur in den daarop volgenden nacht is losgelaten;

dat het in al dien tijd geen water had gemaakt;

Overwegende, dat de raad op grond van het geblekene oordeelt, dat de aanvaring moet hebben plaats gehad ten gevolge van het niet tijdig opmerken van het licht van den schoener aan boord van het stoomschip *Koning Willem II;*

dat de raad, in verband met de verklaringen omtrent de waarneming van het groene licht en met den tijd waarop het ongeval gebeurd is, nl. kort vóór het dag worden, nadat dus gemeld licht den geheelen nacht moet hebben gebrand, wil aannemen, dat dat licht tijdens de aanvaring niet meer behoorlijk brandde en derhalve de niet tijdige waarneming niet te wijten is aan onoplettendheid aan boord van het stoomschip;

dat daarbij komt, dat den raad geene gegevens ten dienste staan, waaruit een oordeel zou kunnen worden verkregen omtrent plaatsing en stand der lichten op den schoener en dus niet is uitgesloten de mogelijkheid, dat dat flauw brandende licht nog door zeilen of andere deelen van het tuig aan het gezicht kon zijn onttrokken;

dat bovendien, hoewel van zijde van den schoener de nadering van het groote helder verlichte mailstoomschip dui-

delijk waarneembaar moet zijn geweest, van dezen schoener geene attentieseinen zijn gegeven, zelfs geen geluid is vernomen vóór het oogenblik der aanvaring en derhalve van zijde van den schoener niet is medegewerkt om het onheil te voorkomen;

dat de door den tweede-officier gegeven commando's en uitgevoerde bewegingen van het schip, na het door hem verklaarde opmerken van het groene licht, den raad alleszins juist zijn voorgekomen en niet gebleken is, dat hij op dat oogenblik op andere wijze beter zou hebben kunnen handelen.

Uitspraak doende:

Verklaart vorengemeld ongeval te zijn veroorzaakt ten gevolge van het niet tijdig waarnemen van den gaffelschoener *Sri Boelan* van de zijde van het stoomschip *Koning Willem II*, doch dat niet gebleken is, dat die niet tijdige waarneming is te wijten aan eenige schuld of nalatigheid van den op dat oogenblik wacht hebbenden tweede-officier, A. W. Fischer, of eenigen anderen persoon op dat stoomschip.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. van der Zweep, plaatsv.-voorzitter, W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, C. M. van Rijn, buitengewoon en P. de Boer, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van mr. Richard Janssen, secretaris, en uitgesproken ter openbare zitting van den raad van 7 Januari 1910.

(get.) C. VAN DER ZWEEP.
,, P. DE BOER.
,, VAN RIJN.
,, J. LUYTJES.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. C. HAACKE.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 18 Februari 1910, nº. 41.

Nº. 9.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het tjalkschip *Tjitskiena*.

Bij beschikking van de Commissie van den Raad voor de Scheepvaart van 27 December 1909, gegeven op een hiertoe betrekkelijk voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart van 25 December 1909 is een onderzoek door den raad bevolen betreffende de scheepsramp op 14 December 1909 aan het tjalkschip *Tjitskiena* overkomen, destijds gestrand op het Bornrif.

Het onderzoek in deze zaak heeft plaats gehad ter openbare zitting van 7 Januari 1910, toen de raad kennis nam van een zoogenaamd journaal, gehouden op het Nederlandsch tjalkschip *Tjitskiena*, kapitein J. Klugkist, en hoorde, buiten eede, den schipper Jan Klugkist, en als getuige onder eede den stuurman J. Stienstra en den matroos B. Nijveen, allen destijds als zoodanig op voormeld tjalkschip varende.

Tijdens het onderzoek is door den raad het besluit genomen, dat óók het onderzoek zoude loopen over de vraag, of de in deze behandelde scheepsramp is veroorzaakt door de daad of nalatigheid van voornoemden schipper J. Klugkist, aan wien, als ter zitting aanwezig, door den voorzitter van deze beschikking is mededeeling gedaan en die verder in zijne opgaven en verdediging is gehoord.

Bij dit onderzoek is den raad het volgende gebleken:

het ijzeren tjalkschip *Tjitskiena*, groot 53,72 netto, 99,67 bruto R. T., voerende een Nederlandschen zeebrief, en varende onder Nederlandsch vlag, thuis te Groningen, behoorde toe aan den schipper J. Klugkist, die het voor plus minus 10 jaar heeft doen bouwen voor de som van plus minus f 8000

en laatstelijk verzekerd had voor plus minus 16 000 Mark, welke assurantiepenningen nog niet zijn uitbetaald;

het schip bemand met voormelde 3 personen, terwijl mede aan boord waren 2 kinderen van den schipper, resp. 14 en 16 jaren oud, heeft op 27 November 1909 de reis aangevangen van Hamburg naar Koog aan de Zaan, beladen met 160 000 K.G. maïs, onder de luiken geheel vol, voor en achter niet geheel, uitwatering plus minus 11 duim;

gereguleerd kompas en nieuwe kaart waren aan boord, de laatste bij de hand op eene tafel in de voorroef;

de luiken goed geschalkt en met dubbele kleeden voorzien, de pomp was lens;

door tegenwind is men Cuxhaven binnengevallen en van daar in goeden staat vertrokken 13 December 1909, plus minus 1 n.m. met wind O.Z.O., topzeilskoelte;

na vuurschepen van Elbe en Weser gepasseerd te zijn en ten omstreeks 8.30 uur 's avonds, koersende W., de zeilen over S.B., ter hoogte van Wangeroog, sloeg het grootzeil over naar B.B. en weer terug naar S.B., waarbij de giek brak; het langste eind er van is verder als giek gebruikt; met een rif, daarna 2 reven in grootzeil;

met koers W., bewogen zee, is 's nachts 1 uur Norderney gezien, op circa 2 Duitsche mijlen afstand, lichttoren in peiling Z.;

14 December 1909, plus minus 8 uur v.m., voor de Eems, is er aan gedacht die binnen te loopen, maar daarvan afgezien, omdat de schipper geen kans zag binnen te kruisen en, geen ander vaartuig dan een Duitsche loodsschoener ziende, op assistentie niet rekende;

alstoen is gekoersd W. t. Z. op 't Vlie aan;

Schiermonnikoog was niet te onderscheiden; te plus minus 11 uur v.m. kwam Ameland in zicht, koers werd behouden en gelood successievelijk 9, 8, 7, 6 vaam, met wind Z.O. t. O.;

plotseling werd 3½ vaam gelood, met lichttoren Ameland Z. t. O.;

onmiddellijk noord gestuurd werd 2½ vaam gelood, stootte het schip en bleef op hetzelfde oogenblik vastzitten, ten plus minus 1 uur n.m., met gemelden lichttoren Z.Z.O.;

het schip ging 7 voet diep en tot kort voor het stooten had het grootzeil over S.B. gelegen;

nadat de noodvlag (in sjouw) geheschen was, is plus minus 2.30 uur n.m. de reddingboot gekomen en is het schip, dat door overslaand water ontredderd was, verlaten zonder dat men gelegenheid had uit de roef, die reeds vol water stond,

de scheepspapieren te redden; het voormelde journaal is daarom uit de herinnering opgeschreven en is een daarmede geheel overeenstemmende scheepsverklaring afgelegd te Nes op Ameland;

het schip is op de strandingsplaats gebleven en verloren.

De schipper J. Klugkist, voornoemd, heeft verder ter zitting nog opgegeven, dat hij dezelfde reis, als thans, met zijn schip meerdere malen had gemaakt;

dat hij den hem wel bekenden zeemansgids niet aan boord had;

dat het hem bekend was, dat hij bij voormelden gevolgden koers recht op het hem bekende Bornrif, waarop de stranding heeft plaats gehad, aanliep, doch hij dien koers dicht onder de kust opzettelijk hield, uit vrees dat, bij het ebgetijde, dat naar zijne meening liep, en bij de schade aan zijn giek, waardoor zijn zeilvermogen verminderd was, het schip anders te veel in open zee zou komen;

dat hij, bekend dus met het Bornrif, gelood heeft, met de bedoeling dit even benoorden te passeeren;

vast staat, dat inderdaad de koers door den schipper aangegeven, op de kaart uitgezet, recht op het Bornrif aanloopt en de peiling bij de stranding ook aangeeft het Bornrif.

De raad, op grond van een en ander oordeelende, meent, dat de stranding is veroorzaakt door de daad en nalatigheid van den schipper;

hij verzuimde toch zich zekerheid te verschaffen omtrent het getij, dat, toen hij ter hoogte van Schiermonnikoog was en Ameland naderde, niet eb was, zooals hij meende, maar volgens de meteorologische gegevens vloed, nog wel springvloed, zoodat in stede van, zooals hij meende, naar buiten gezet te worden, de vloed hem naar de kust drong en dit nog meer, doordat zijn grootzeil over S.B. staande, met achterlijken wind, het schip naar B.B., dus in de kust, deed oploeven, met welke laatste omstandigheid hij ook verzuimde rekening te houden;

mede is het een verzuim te achten, dat de schipper den hem bekenden zeemansgids niet bezat, vermits daarin juist omstandig het hier betreffende vaarwater is omschreven en uitdrukkelijk daarin wordt gewaarschuwd voor het water boven Ameland, waar het lood geene zekerheid geeft, vermits de diepten en ondiepten daar scherp uiteenloopen, en de schipper dus door dat boek niet te bezitten en te kunnen raadplegen, een voor de hand liggend hulpmiddel bij zijn navigatie heeft verwaarloosd;

afgescheiden daarvan is het een verzuim, dat de schipper met den aangegeven koers, met zijn weten, recht op het Bornrif aanloopende, terwijl hij ook wist, dat en waar dat rif ver boven Ameland uitloopt, en terwijl hij wist boven Ameland te zijn, niet tijdig zijn koers noordelijk heeft gehouden.

Bij het onderzoek is het den raad mede gebleken, dat schipper J. Klugkist, voornoemd, in het bezit is van een zoogenaamd dienstdiploma als schipper voor de groote zeilvaart, hetwelk hem vóór plus minus 4 jaren op zijn verzoek is uitgereikt, hoewel hij, volgens zijn eigen erkentenis, vóór dien tijd nooit op de groote vaart heeft dienst gedaan en slechts eenmaal op een schip grooter dan 100 ton heeft gevaren op eene reis van Amsterdam naar Kopenhagen als wijzer of landverkenner.

Hoewel, in verband met het behandelde, de raad ernstig heeft overwogen, of hier niet van ongeschiktheid zou kunnen worden gesproken en of er geene termen zouden zijn geweest, om door ontneming van bevoegdheid op dien grond, ook het naar inzien van den raad geheel onverdiende diploma te doen ontnemen, zoo is toch de raad niet daartoe gekomen uit overweging, dat hier de schipper gevaren heeft in de kleine vaart en zijne gebleken tekortkomingen niet zoozeer eene ongeschiktheid ten opzichte van die kleine vaart opleveren, als wel hebben aangetoond, dat door zijn daad en nalatigheid het onheil is veroorzaakt.

De raad meent intusschen, dat deswege den schipper de disciplinaire straf moet worden opgelegd hierna te vermelden.

Uitspraak doende:

Verklaart, dat de vorengemelde stranding van het daarbij geheel verloren gegane tjalkschip *Tjitskiena*, is veroorzaakt door de daad en nalatigheid van den schipper;

Toepassende art. 48 in verband met art. 50 der Schepenwet;

Ontneemt aan Jan Klugkist, oud 44 jaar, wonende te Groningen, voornoemd, de bevoegdheid om als schipper te varen op een schip, als bedoeld in art. 2 der Schepenwet, gedurende den tijd van 3 maanden, ingaande op den dag van de beteekening van deze uitspraak.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. v. d. Zweep, plaatsvervangend-voorzitter, W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke,

C. L. J. Kotting, leden; D. F. Rasker en J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van den secretaris mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van 14 Januari 1910.

(get.) C. VAN DER ZWEEP.
,, C. L. J. KOTTING.
,, J. LUYTJES.
,, W. ALLIROL.
,, H. C. HAACKE.
,, D. F. RASKER.
,, J. MOOI.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 18 Februari 1910, n°. 41.

N°. 10.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het loggerschip *Admiraal de Ruyter* en het stoomschip *Batavier IV*.

De Raad voor de Scheepvaart, gezien de beschikking van de commissie uit den raad voor de scheepvaart van 13 December 1909, waarbij, overeenkomstig het daartoe strekkende voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart van 11 December 1909, is bevolen een onderzoek door den raad betreffende eene ramp op 7 December 1909 aan het loggerschip *Admiraal de Ruyter* SCH. 421 overkomen, zijnde toenmaals gesleept wordende, nabij Maassluis, aangevaren door het stoomschip *Batavier IV;*

Gelet op het onderzoek in deze zaak in de openbare zitting van 24 December 1909, toen de raad kennis nam van de scheepsverklaring, 9 December 1909 door schipper en bemanning van de *Admiraal de Ruyter* ten overstaan van den kantonrechter te Schiedam afgelegd, en van de scheepsverklaring, 8 December 1909 door schipper en bemanning van het ss. *Batavier IV* ten overstaan van den Nederlandschen consul-generaal te Londen afgelegd, en als getuigen onder eede hoorde Klaas Pronk, schipper, en J. Keus, matroos, destijds op de *Admiraal de Ruyter,* J. Verschoor, kapitein; H. Valk, stuurman en H. J. Kleyn, destijds op de sleepboot *Rozenburg;* Wilko Jacob Wilkens, kapitein; Jan van den Berg, loods; J. E. Vegter, 1ste-stuurman; J. Barendrecht, roerganger, en C. Reedijk, matroos, destijds op de *Batavier IV;*

Overwegende, dat bij dit onderzoek den raad is gebleken:

dat het loggerschip *Admiraal de Ruyter,* SCH. 421, een overdekt zeevisschersvaartuig, thuisbehoorende te Schevenin-

gen en toebehoorende aan Jacob den Dulk & Zonen, aldaar, op 7 December 1909 door de sleepboot *Rozenburg*, kapitein J. Verschoor, van uit zee is gesleept den Nieuwen Waterweg in, met bestemming naar Schiedam;

dat vóór den Waterweg een tweede logger, de SCH. 459, mede door de *Rozenburg* op sleeptouw werd genomen, met bestemming Maassluis, in dier voege, dat de SCH. 421 aan den langsten tros, van pl.m. 80 vadem lengte, sleepte, welke tros op de SCH. 421 was vastgezet op de beting even voor den mast en liep door de S.B. ankersluis, terwijl de SCH. 459 op een tros van pl.m. 20 vadem korter dan de vorige sleepte, de tros eveneens loopende door diens S.B. ankersluis;

dat de tros van de SCH. 421 lag aan S.B. zijde van den korteren tros en gedurende het sleepen de SCH. 421 voer aan S.B. zijde van het kielwater van de *Rozenburg*, de SCH. 459 aan B.B. zijde daarvan;

dat van den Hoek van Holland af de lichten brandden, op de drie schepen de boordlichten, op de sleepboot bovendien de twee toplichten;

dat tegen 6 uur in den avond van gemelden dag, toen de sleep gekomen was even beneden Maassluis, de SCH. 459 den tros heeft losgegooid en is overgenomen door de sleepboot *Kever*, voerende boordlichten en één toplicht, welke daartoe uit de haven van Maassluis de rivier over was gestoken en met den logger achter zich weer naar den noordwal is teruggekeerd;

dat er alstoen sterke eb ging, het donker was met goed vurenzicht en de wind Z.W.;

dat de *Rozenburg*, na het losmaken van de SCH. 459, zachtaan stoomde, terwijl de stuurman Valk met een paar man bezig was den losgelaten tros te klaren en in te halen;

dat alstoen de *Rozenburg* aan de zuidzijde van het vaarwater lag, de geleidlichten van den Zandberg zuid open;

dat op dat oogenblik eene stoomboot, voerende boordlichten en één toplicht, daarna gebleken te zijn de *Batavier IV*, kapitein W. J. Wilkens, thuisbehoorende te Rotterdam en toebehoorende aan de Algemeene Scheepvaart Maatschappij W. H. Müller & Co., aldaar, hebbende een Nederlandschen zeebrief en voerende de Nederlandsche vlag, op reis van Rotterdam naar Londen, met eene vaart van 10 mijl door het water, de *Rozenburg* aan B.B. passeerde;

dat dit stoomschip, onmiddellijk na de *Rozenburg* gepasseerd te zijn, B.B. heeft gedraaid en in aanvaring is gekomen met de gesleept wordende SCH. 421, waarbij de sleeptros is afgebroken;

dat de logger langs S.B. zijde van het stoomschip is afgegleden en het stoomschip in den Zuidwal is vastgeloopen;

dat de logger in zinkenden staat met assistentie van beide genoemde sleepbooten aan den Zuidwal op het droge is gezet, alwaar hij met gezonken voorschip is blijven liggen;

dat aldaar eerst eenige uren na de aanvaring de nog steeds brandende boordlichten van den logger, door getuige Verschoor zijn uitgeblazen, die beide lantaarns met den overigen inventaris daarna naar Maassluis heeft overgebracht;

dat bij het naderen van de *Batavier* alleen door de *Kever* een sein op de fluit is gegeven, namelijk 2 stooten en alstoen de ruimte tusschen de beide sleepbooten de vaart van de *Batavier* geheel vrij liet;

Overwegende, dat ter zitting verder nog is verklaard door getuige Pronk, schipper van de SCH. 421:

dat hij even vóór de aanvaring wel een stoomschip de rivier af aan zag komen, naar beneden is gegaan om de pomp stil te zetten, werd geroepen en, boven komende, dat stoomschip vlak bij zag, waarop onmiddellijk de aanvaring volgde;

dat het stoomschip met diens steven tegen de bakboordssteven van de SCH. 421 aanliep, waardoor deze werd afgescheurd en naar bakboord omgezet en de logger langs de stuursboordszijde van het stoomschip afgleed, welk stoomschip in den Zuidwal liep;

dat tijdens de aanvaring de geleidelichten van den Zandberg zuid open stonden, zijn schip aan den zuidkant van het vaarwater lag;

dat zijne boordlichten stonden in het bezaanswant in bakken ter hoogte van plus minus 5 à 6 voet boven dek; dat zijne lichten waren gekeurd en hij een certificaatplaat aan boord had;

door getuige J. Keus:

dat hij vóór en tijdens de aanvaring stond aan het roer van de SCH. 421;

dat bij en na het overnemen van de SCH. 459 door de *Kever* de positie van de SCH. 421 achter de *Rozenburg* dezelfde is gebleven als boven vermeld;

dat hij door de eb drang op het roer had;

dat hij zijn groene licht niet het eerst aan de *Batavier* heeft getoond;

dat hij de beide boordlichten en het toplicht van de *Batavier* reeds had gezien vóórdat de SCH. 459 had losgegooid;

dat dit stoomschip de *Rozenburg* op plus minus 30 meter

aan diens bakboord gepasseerd was en hij toen opeens het groene vuur van de *Batavier* zag, waarop hij stuurboord-roer (o.c.) gaf, om te trachten, groen op groen, van het stoomschip vrij te komen, het beter oordeelende, dat de boot over zijn tros zou loopen, dan tegen hem aan;

door getuige Verschoor, kapitein van de *Rozenburg:*

dat hij aan het roer stond en de *Batavier* reeds had opgemerkt, toen de SCH. 459 werd losgegooid;
dat hij uit het raam van zijne stuurhut aan bakboord uitkeek, toen de *Batavier* hem aan bakboord passeerde, en hij achteruitkijkende het roode licht van SCH. 421 zag in de vuren van den Zandberg, deze zuid open;
dat hij achteruit keek, omdat hij meende, dat de *Batavier* hem wat dichtbij passeerde, plus minus 20 meter naar zijne gissing;
dat hij bij zijn weten niets anders dan top- en rood licht van de *Batavier* heeft gezien;
dat hij eerst weer achteruit keek toen hij den schok van de aanvaring waarnam en de *Batavier* toen zuid in lag;

door getuige Jan van den Berg, loods op de *Batavier IV:*

dat hij van Vlaardingen met den stuurman J. E. Vegter op de brug stond;
dat hij het overnemen van een door de *Rozenburg* gesleept wordenden logger door de *Kever* geheel heeft gevolgd en het groene licht van dezen logger en de *Kever* steeds in het oog heeft gehouden;
dat, toen de *Kever* de twee stooten op de fluit gaf, deze aan stuurboord en de boot met de twee toplichten, de *Rozenburg,* aan bakboord vooruit was, buiten het vaarwater van de *Batavier,* die vrije vaart rechtuit had;
dat hij er op bedacht was, dat meerdere sleepschepen achter de boot met twee toplichten konden liggen en daarom daarnaar uitkeek, maar niets zag en toen in eens een flauw groen licht op ¼ streek op stuurboordsboeg;
dat hij toen bakboord uitweek, de machine stopte en volle kracht achteruit sloeg, te gelijker tijd het roode licht van den logger ziende, dat helderder brandde dan het groene;
dat het te laat was om de aanvaring te voorkomen;
dat de logger met den steven tegen de stuurboordsankerkluis van de *Batavier* liep en deze beschadigde en langs stuurboord is afgegleden, terwijl de Batavier in den Zuidwal liep;
dat hij de *Rozenburg* op wel 50 meter is gepasseerd en

geen koers veranderd heeft voordat hij laatstgemeld groen licht zag;

dat hij wel 60 meter benoorden midden vaarwater was en de vuren van den Zandberg noord open had;

dat tusschen het zien van het groene licht en den schok slechts seconden zijn verloopen;

Overwegende, dat de verklaringen van deze getuigen in hoofdzaak worden bevestigd respectievelijk door de verklaringen van de getuigen die aan boord van dezelfde schepen als zij aanwezig waren en daaronder in het bijzonder nog de aandacht trekt, die van getuige Valk, stuurman op de *Rozenburg*, luidende onder meer:

,,de *Batavier* was dwars van ons op plus minus 20 meter afstand, toen ik hem voor het eerst zag; hij passeerde aan bakboord; hij voer min of meer op den logger aan, zoodat ik naar voren ging, omdat ik bang was een klap van den tros te zullen krijgen; de SCH. 421 lag recht achter ons; de *Batavier* lag, langs komende, reeds eenigszins zuid in;''

Overwegende, dat uit een en ander dit vaststaat, dat de verklaringen van de getuigen aan boord van de SCH. 421 en van de sleepboot *Rozenburg* eenerzijds, en van de getuigen aan boord van de *Batavier* anderzijds, elkander weerspreken;

dat het nu al dadelijk opvalt, dat terwijl èn getuige Pronk van de SCH. 421 èn getuige Verschoor van de *Rozenburg* steeds, zoo bij het vooronderzoek door de inspectie, als ter zitting van den raad, hebben verklaard de geleidelichten van den Zandberg zuid open te hebben gehad, en dat niet alleen vóór, maar ook tijdens de aanvaring, de loods van de *Batavier*, van den Berg, daarentegen bij het vooronderzoek omtrent die geleidelichten zwijgt, getuige Vegter, stuurman van de *Batavier*, zegt, dat hij ,,kort voor de aanvaring'' die vuren noord open had zien staan, terwijl beiden ter zitting spreken van een waarneming van die vuren noord open vóór de aanvaring;

dat derhalve, met de eerste twee getuigen, is aan te nemen. dat de *Batavier* op het oogenblik der aanvaring zich bevond aan den zuidkant van het vaarwater;

dat loods en stuurman Vegter spreken van een passeeren van de *Rozenburg* door de *Batavier* op 45 à 50 meter afstand en de loods verklaart dat de *Batavier* wel 60 meter benoorden midden vaarwater liep, maar dat daaruit dan zou volgen, dat de *Rozenburg* óók benoorden midden vaarwater zou hebben gelegen, hetgeen wordt weersproken door de pertinente ver-

klaringen van alle personen van logger en sleepboot, maar bovendien niet goed overeen te brengen is met de verklaringen van de eigen getuigen op de *Batavier*, dat zij het vaarwater, met beide sleepbooten de een aan bakboord, de ander aan stuurboord, volkomen vrij zagen, en verder niet waarschijnlijk wordt, wanneer men in aanmerking neemt, dat de *Batavier*, niettegenstaande hij nog even vóór de aanvaring hard achteruit sloeg, toch in den Zuidwal is vastgeloopen;

dat daarentegen uit het geblekene de aanvaring redelijk zou zijn te verklaren aldus, dat de aandacht van de *Batavier*, door het fluitsein van de *Kever* aan stuurboordswal, hoofdzakelijk naar deze boot werd getrokken, en minder op de overzijde is gelet;

dat men, zij het onwillekeurig, wat van dien stuurboord of Noordwal daarom heeft afgehouden en dit juist bij het passeeren van de *Rozenburg*, hetgeen aansluit aan de voormelde opgave van getuige Valk, dat de *Batavier* bij het passeeren van de *Rozenburg* op de SCH. 421 aanliep, die, groen vuur van de *Batavier* ziende, de laatste poging waagde om. door naar bakboord uit te wijken en dus zijn groen vuur latende zien, de *Batavier* over zijn tros te laten loopen;

dat met deze lezing weer geheel overeenkomen de verklaringen van getuigen van den Berg en Vegter, dat na het zien van het groene vuur slechts seconden vóór de aanvaring zijn verloopen en dus aannemelijk is, dat zij het groene vuur zagen toen de SCH. 421 evengemelde laatste poging deed;

dat hierbij schijnbaar raadselachtig is, dat noch loods. noch getuige Vegter, volgens hunne verklaringen te voren het roode licht van de SCH. 421 zouden hebben gezien, niettegenstaande zij naar sleepschepen zouden hebben gezocht, maar de oplossing wel daarin zal te vinden zijn, dat loods en Vegter hun aandacht wel zullen gevestigd hebben alleen op de *Kever*, die het fluitsein gaf en niet er aan gedacht zullen hebben om achter de *Rozenburg* nog een ander sleepschip te zoeken;

dat die opgave van deze personen, betreffende dat uitkijken naar een sleepschip, dan ook eerst ter zitting is gedaan, terwijl zij in het vooronderzoek alleen er van gesproken hebben, dat zij niet gemerkt hadden, dat de *Rozenburg* na het overgeven van den eenen logger nog sleepschepen had, terwijl ten slotte, dat niet zien van een licht niettegenstaande opzettelijk er naar gekeken zou zijn nog minder waarschijnlijk wordt, na het rapport betreffende een onderzoek der beide boordlantaarns van de SCH. 421 bij de filiaal-inrichting van het Koninklijk Nederlandsch Meteorologisch Instituut te Rot-

terdam, ten verzoeke van den raad gedaan, in slotsom luidende, dat beide lantaarns bleken te voldoen aan alle eischen van het Koninklijk besluit van 24 April 1907;

Uitspraak doende:

Verklaart, dat naar 's raads oordeel het vorengemeld ongeval te wijten is aan het niet tijdig opmerken aan boord van de *Batavier IV* van de boordlichten van den logger SCH. 421, daarbij aannemende, dat zulks te goeder trouw is geschied, immers ten gevolge van de omstandigheid, dat de aandacht juist naar den tegenovergestelden kant werd getrokken door een fluitsein van eene aan dien Noordwal varende stoomboot.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn en A. Smits, buitengewoon en plaatsvervangend buitengewoon lid; J. G. T. Broekmeijer en G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van den secretaris mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van 14 Januari 1910.

(*get.*) C. VAN DER ZWEEP.
,, C. L. J. KOTTING.
,, J. LUYTJES.
,, W. ALLIROL.
,, H. C. HAACKE.
,, BROEKMEIJER.
,, G. Z. JOL.
,, VAN RIJN.
,, ALEX SMITS.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:

C. HENNY,
fd. Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 18 Februari 1910, n°. 41.

N°. 11.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het stoomschip *Grotius* en den driemastschoener *Aries*.

Bij beschikking van de commissie uit dezen raad van 8 Januari 1910, is een onderzoek door den raad bevolen betreffende de scheepsramp, op 2 Januari 1910 overkomen aan het stoomschip *Grotius*, in aanvaring geweest met den Russischen driemastschoener *Aries*.

Het onderzoek in deze zaak heeft plaats gehad ter openbare zitting van 17 Januari 1910, toen de raad kennis nam van de scheepsverklaring, 5 Januari 1910 door schipper en bemanning van gezegd stoomschip ten overstaan van den kantonrechter te Amsterdam afgelegd, van het journaal aan boord van dat vaartuig gehouden gedurende de hier behandelde reis, en als getuigen onder eede hoorde den gezagvoerder Pieter Ouwehand, den 1ste- en 4de-officier C. H. van Benthem Jutting en H. F. van Rhijn, den 3de-machinist H. R. Diederich en de matrozen C. de Graaf, E. P. Kunis en A. C. Hinrichs, allen als zoodanig destijds dienstdoende op gemeld stoomschip.

Bij dit onderzoek is den raad het volgende gebleken:

het stoomschip *Grotius*, hebbende een Nederlandschen zeebrief, voerende Nederlandsche vlag, thuis te Amsterdam, toebehoorende aan de Stoomvaart Maatschappij „Nederland", metende 5800 ton, voorzien van 1 schroef, stoomde, op reis, laatst van Lissabon naar Amsterdam, op 2 Januari 1910 in het Engelsche Kanaal;

het was dik van mist, wind Z.W., matige koelte, matig bewogen zee;

te 11.30 uur voormiddags werd het mistsein gehoord van het Royal Sovereign vuurschip dwars, op naar gissing 3 à 4 Engelsche mijlen afstand en werd O. t. N. gestuurd;

de machine werkte met 30 à 35 slagen in de minuut, telkens werd gestopt en liep het schip ongeveer 4 mijlen;

de reglementaire mistseinen werden geregeld om de minuut gegeven;

te 12 uur 's middags waren de gezagvoerder en alle officieren op de brug, de matroos C. de Graaf als uitkijk op den bak, getuige E. P. Kunis als roerganger en getuige A. C. Hinrichs, als belast met het geven van het mistsein met de stoomfluit, op de brug, terwijl de wachthebbende 3de-machinist, H. R. Diederich, zich bevond bij het aanzettoestel in de machinekamer, onmiddellijk uitvoerende de per telegraaf van de brug komende orders;

voortdurend waren mistseinen van andere schepen gehoord;

te 12.24 uur namiddags gaf de uitkijk op den bak één stoot op den hoorn, maar riep onmiddellijk naar de brug „een schip op S. B. boeg";

vóór dien stoot op den hoorn door den uitkijk werd geenerlei mistsein uit die richting vernomen;

onmiddellijk na het waarschuwen door den uitkijk werd van de brug een schip gezien op 1 streek op S. B. boeg, een driemastschoener, met alle zeilen bij behalve het bezaansgaftopzeil, liggende bij den wind over S. B., met ongeveer W. N. W. voor, op een afstand van de brug af naar schatting tusschen de 200 à 400 Meter;

nà het waarschuwen van den uitkijk en vóór het zien van het schip, was de machine gestopt;

onmiddellijk na het zien van het schip van de brug is het roer hard B.B. (nieuw commando) gelegd, de machine met volle kracht vooruit gezet en zijn 2 stooten op de fluit gegeven, alles om te trachten vóór den schoener over te loopen;

toen de schoener, die snel in peiling veranderde, dwars was, werd hard S.B. roer gegeven om het achterschip van den schoener af te doen zwaaien, maar liep deze ongeveer 3 minuten na het eerste zien van dit schip van de brug, tegen de *Grotius*, aan S.B. zijde ter hoogte van sloep n°. 3, waarbij diens boegspriet brak en de scheg beschadigd werd;

van het oogenblik af waarop de schoener van de brug gezien werd, is waargenomen dat met diens misthoorn voortdurend goed en krachtig geluid werd gegeven, terwijl te voren dat geluid, noch eenig ander mistsein, uit die richting was gehoord;

het schip bleek te zijn de Russische driemastschoener *Aries*, van Windau;

nadat gestopt en achteruitgeslagen was en men zekerheid had gekregen, dat de *Aries* in staat was zonder assistentie

eene haven te bereiken, is, na gehouden scheepsraad, door de *Grotius* de reis vervolgd, die van de aanvaring geen ander letsel had, dan dat ter plaatse daarvan een paar buitenboordsplaten eenigszins flauw ingebogen waren.

De gezagvoerder heeft ten aanzien van het gebeurde buitendien nog verklaard, dat hij, ter vermijding van aanvaring, op dat oogenblik geen andere manoeuvre mogelijk oordeelde;

dat immers de afstand tusschen stoomschip en schoener veel te kort was, in verband met de positie en vaart van beide schepen, om, hetzij door hard S.B. roer te geven, den schoener achterom vrij te loopen, hetzij, door hard achteruit te slaan, de vaart uit het schip te krijgen vóór de *Aries* bereikt was;

dat van de zijde van het zeilschip niets is gedaan om zijnerzijds het gevaar af te wenden of te verminderen, door bij voorbeeld over stag te gaan of op te loeven.

De raad, geene redenen hebbende om te twijfelen aan de juistheid van de overeenstemmende opgaven van gezagvoerder en overige leden der equipage, voor zoover gehoord, neemt aan, dat inderdaad aan boord van de *Grotius* het mistsein van de *Aries*, vóór het zien van dit schip, niet is waargenomen.

Niet waarschijnlijk is het, dat op de *Aries* de misthoorn, welke goed en duidelijk achteraf bleek te werken, niet zou zijn gebruikt vóór het oogenblik waarop dit schip op de *Grotius* is opgemerkt, vermits toch op dat oogenblik reeds terstond de aanwezigheid van personen aan dek van dat schip werd opgemerkt, een van dezen zich uitsluitend bezig houdende met het misthoorn-apparaat, en niet denkbaar is het nu, dat dat blijkbaar eenvoudig werkende apparaat niet te voren zou zijn in werking gesteld, te meer waar toch ook het zooveel grootere stoomschip, met zooveel krachtiger mistsein, bij voor het schip zooveel gunstiger wind, naar alle waarschijnlijkheid aan boord van de *Aries* zooveel eerder moet zijn opgemerkt, dan de *Aries* door de *Grotius*.

Daarom wil de raad de verklaring van dit niet waarnemen zoeken in een samenloop van omstandigheden, als daar zijn de windrichting, Z. W., welke het geluid van de *Grotius* af bracht, en dan het mogelijk toevallig samentreffen van het sein van *Grotius* en *Aries*, vooral nu het eerste om de minuut werd gegeven en het zeilschip reglementair ook hoogstens om de minuut het sein te geven had.

Toen nu plotseling en onverwacht het zeilschip in de gemelde positie voor het stoomschip uit den mist opkwam,

was, ook naar het oordeel van den raad, in verband met den korten afstand en de, zij het geringe, vaart van het groote stoomschip, geen andere manoeuvre, om te trachten aanvaring te voorkomen, mogelijk dan die welke hierboven is omschreven en uitgevoerd.

Had daarbij het zeilschip ook zijnerzijds iets gedaan, bij voorbeeld opgeloefd of over stag gegaan, wellicht ware dan nog de aanvaring achterwege gebleven.

Blijkbaar heeft het schip star gehouden aan het voorschrift dat het, als niet tot uitwijken verplicht, zijne koers en vaart moest behouden, daarbij dan vergetende het even stellige voorschrift, dat, wanneer aanvaring door het tot uitwijken verplichte schip alleen niet te vermijden is, ook door het andere schip maatregelen genomen moeten worden om tot voorkomen der aanvaring bij te dragen.

De raad op grond van een en ander:

Uitspraak doende:

Verklaart, dat de op 2 Januari 1910 in het Engelsche Kanaal plaats gehad hebbende aanvaring tusschen het stoomschip *Grotius* en den driemastschoener *Aries* is veroorzaakt door den heerschenden mist, in verband met het ten gevolge van samenloopende omstandigheden niet tijdige waarnemen van het mistsein van het zeilschip aan boord van het stoomschip, en dat deswege op de handelingen en gedragingen aan boord van de *Grotius* geenerlei bedenkingen zijn te maken.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol en H. C. Haacke, leden, F. T. Schneyder, plaatsvervangend lid, C. M. van Rijn en E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van den secretaris mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van 26 Januari 1910.

(*get.*) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, van Rijn.
,, F. T. Schneyder.
,, E. Deddes.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 18 Februari 1910, n°. 41.

N°. 12.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, in de zaak betreffende het klipperaakschip *Zuiderzee.*

Bij beschikking van de Commissie uit den Raad voor de Scheepvaart van 7 Januari 1910, gevolgd op een deze zaak betreffend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart van 5 Januari 1910, is een onderzoek door den Raad bevolen ten aanzien van de scheepsramp op 29 October 1909 overkomen aan het klipperaakschip *Zuiderzee.*

Het onderzoek heeft plaats gehad ter openbare zitting van 14 Januari 1910, toen de Raad kennis nam van de scheepsverklaring, 30 October 1909, door schipper en bemanning van de *Zuiderzee,* ten overstaan van den consul der Nederlanden te Hâvre afgelegd, van een uittreksel uit het dagboek gehouden aan boord van het klipperaakschip *Zuiderzee,* op reis van Boulogne naar Cherbourg, opgemaakt door den inspecteur voor de scheepvaart 2de district, en hoorde den schipper Pieter Steentra, en Cornelis Woudstra, stuurman, destijds aan boord van de *Zuiderzee,* als getuigen, den eerste later als betrokkene,

alsmede ter openbare zitting van 26 Januari 1910, toen is gehoord als als getuige M. Raekelboom, destijds als licht matroos op gemeld schip aanwezig, ter eerste zitting niet verschenen.

Tijdens het onderzoek ter eerste zitting is door den Raad het besluit genomen, dat ook het onderzoek zal loopen over de vraag, of de in deze behandelde scheepsramp is veroorzaakt door de ongeschiktheid van den schipper, terwijl tijdens het voortgezet onderzoek de Raad termen heeft gevonden om te besluiten, dat evenzeer het onderzoek zal loopen over de vraag

of die scheepsramp is veroorzaakt door de daad of nalatigheid van den schipper, van welke beschikkingen telkens door den voorzitter mededeeling is gedaan aan den ter zitting aanwezigen schipper P. Steenstra, die verder deswege in zijne opgaven en verdediging is gehoord.

Bij dit onderzoek is het volgende gebleken: het stalen klipperaakschip *Zuiderzee*, varende met Nederl. zeebrief onder Nederl. vlag, groot 132,6 bruto R.T., thuis te Amsterdam, en toebehoorende aan den daarop varenden schipper Pieter Steenstra, heeft in ballast met 4½ voet diepgang, de reis ondernomen van Vlissingen binnen door naar Ostende en van daar over zee naar Cherbourg;

de bemanning bestond uit den schipper P. Steenstra, den stuurman, eigenlijk bestman, C. Woudstra, en twee jongens, den 17-jarigen lichtmatroos Raakelboom, voor deze reis, tevens zijn eerste, gemonsterd te Vlissingen, en den 16-jarigen kok A. Koerts;

na het laatst Boulogne te zijn binnengeloopen, is het schip van daar vertrokken 28 October 1909 ten 6 uur 30 a.m. met gunstigen O.winst, lichte topzeilskoelte, mooi weer, barometer 756 m.M.;

gestuurd is Z.Z.W. ongeveer op Dieppe aan, zonder verzetting van stroom in aanmerking te nemen; om 12 uur 's middags, flinke topzeilskoelte, vóór den wind pl.m. 8 mijl vaart, barometer nog 757 m.M., goed weer, zonneschijn, maar ruwer bewolkt, toenemende zeegang; beduidend westelijker gestuurd om niet te diep in de bocht te komen;

in den namiddag wakkerde de wind aan, met aanzwellende zee, en is gereefd; tegen het vallen van den avond, naar schatting 5 tot 7 zeemijlen in W.richting uit de kust, ongeveer ter hoogte van Pointe de Routhiauville, is het land uit het gezicht verloren;

de wind was tot een zeer sterke bries aangewakkerd;

gestuurd is toen W.Z.W. om ter hoogte van St. Valery of Fécamp in zicht der kust te loopen;

het werd daarop regenachtig en slecht gezicht; pl.m. 8 uur p.m., toen nog geen vuren waren ontwaard, werd meer naar het Z.W. gekoersd en zag men daarop na eenigen tijd schuin achteruit, toen de lucht wat opklaarde, een kustvuur, bij looding werd op 20 M. geen grond bevonden en werd doorgegaan in Z.W. richting, gaandeweg zeil minderende wegens toenemenden wind; eenige visschersvaartuigen werden gepasseerd, waarvan een de letter D. in het zeil voerde, waaruit werd afgeleid dat men ter hoogte van Dieppe moest zijn;

nogmaals gelood met zelfde resultaat; de regen hield iets op, het weer begon zich te beteren maar de barometer was steeds dalende; daarop werden twee kustvuren vooruit gezien, de wind eenigszins uit de kust, de wal schoon;

de kust zelve werd gezien en met 20 M. nog geen grond bevonden;

de koers werd veranderd tot W.; pl.m. 10 uur werd een groot visschersvaartuig gezien, op verwijderden afstand vóór de *Zuiderzee* over snijdende in Z.W. richting;

dit vaartuig is gevolgd met bedoeling de haven, welke dit vaartuig mocht binnengaan, ook binnen te loopen, daar een deel van groot want zeil en fokkeschoot gebroken waren en dit wegens hoogen zeegang niet hersteld kon worden; meer zeil werd gehesclien om gemeld vaartuig te volgen, maar het werd gaandeweg stiller en geraakte dit vaartuig in de richting der vuren uit het oog;

ten laatste werd het bladstil en uit vrees dat stroom en zeegang het schip naar de klippen mochten zetten, werd te pl.m. 12 uur in den nacht geankerd;

nog bezig met de zeilen te sjorren, kwam een zware wolkenmassa uit het N.W. opzetten en brak kort daarna een felle wind uit die richting los;

het anker met de geheele lijn heeft men laten slippen en is zooveel doenlijk zeil gezet; zooveel mogelijk is Z.W. aangehouden; in zeer korten tijd werd het stormweer en werd gevreesd voor het barsten der zeilen; stranding werd onvermijdelijk geacht; reeds op korten afstand de kust genaderd, zag men daar tusschen de rotsen een klein licht waarop aan werd gestuurd; op het punt van stranden stond de geheele bemanning op het achterdek, drie aan het wiel;

na den eersten stoot kwam een geweldige watermassa achter over, welke allen bedolf;

nadat het water teruggetrokken was, is de bemanning aan land gesprongen en bleek toen de kok verdwenen te zijn;

de stranding had plaats bij Etretat, waar het schip is gebleven;

een paar dagen na de stranding is het aangespoelde lijk van den kok door de getuigen herkend.

De betrokkene, schipper P. Steenstra, heeft bovendien nog opgegeven:

dat hij een dienstdiploma als stuurman voor de groote zeilvaart bezit, hem in 1903 of 1904 uitgereikt; dat hij nooit te voren in het Engelsche kanaal was geweest;

dat hij zijn schip, dat in 1895 is gebouwd, in 1900 heeft

gekocht voor f 11 000, en het laatste had verzekerd voor f 10 000 bij Boon en Vriesendorp te Dordrecht;

dat hij vóór het verlaten van het land nog gepoogd heeft zijn schip met inbegrip van het aangegane charter, te verkoopen;

dat zijn schip vroeger geclassificeerd was bij de Germanische Lloyd, maar geweigerd is het certificaat te verlengen, naar bewering op grond dat men verder naar andere regels te werk ging;

dat hij het laatst doende is geweest om een certificaat van Veritas te krijgen, waar men den eisch stelde, dat hij eerst verschillende opgegeven versterkingen aan zijn schip zou aanbrengen;

dat zijn schip gecharterd was door een Hamburgsche firma voor de reis van Vlissingen naar Cherbourg;

dat hij niet in het bezit van een certificaat van deugdelijkheid zijnde, niet van uit Vlissingen naar zee zou kunnen gaan, zooals hij daar gewaar werd, waarom hij om orders telegrafeerde naar zijn lastgevers, die hem opdroegen binnendoor naar Ostende en van daar uit naar zee te gaan, waaraan hij heeft voldaan in de eerste dagen van October 1909;

dat het hem bekend was, dat de nieuwe Schepenwet toen in werking was;

dat hij de voor deze reis noodige zeekaarten en zeilaanwijzingen (de Duitsche), aan boord had, welke na de stranding niet zijn gered;

dat hij de laatste bestudeerd had en daarin gelezen de gevaren van de Fransche kust.

Verder is nog gebleken uit het verhoor van den betrokkene, dat hij, na vertrek uit Boulogne, geene kruispeilingen heeft genomen, ook geen peiling met verzeiling, welke laatste plaatsbepaling hij trouwens nooit geleerd heeft;

dat dienzelfden dag, zonder dat ter zitting tijd of plaats nader is kunnen bepaald worden, de log onklaar of verloren is geraakt;

dat hij tot het oogenblik der stranding niet wist waar hij zich bevond, de kustlichten, welke hij waarnam, niet kende, en ook niet getracht heeft op de kaart zich te orienteeren;

dat hij in den laten avond, toen het weer goed was geworden, terwijl het springvloed was en hij wist dat er dicht op de kust stroomverleiding moest zijn, het ook niet noodig heeft gevonden op de kaart te kijken, omdat hij bij den

aflandigen wind, voldoende uit de kust, welke hij zag, kon blijven;

dat hij na het slippen van het anker nog ½ à 1½ uur gezeild heeft vóór de stranding en wel om de Z.W. of zoo ongeveer;

dat hij over B.B. lag omdat de bui onmiddellijk over S.B. in de zeilen was gevallen;

dat de schoten zoo breed afgevierd waren, dat hij niet kon halzen of over stag gaan, wat ook niet is beproefd;

dat hij vóór de stranding de bemanning niet geraden heeft de reddingvesten aan te trekken, van welke hij er 3 vooruit had, terwijl achteruit 2 reddingsboeien waren;

dat hij op gemeld lichtje aanhoudend, aldaar niet een haven verwachtte, maar alleen aanwezigheid van menschen.

Uit de verklaringen van den stuurman C. Woudstra is nog gebleken, dat deze, die eigenlijk bestman aan boord was, geen diploma bezat, geen kennis had van op de kaart te zien, deze reis nimmer te voren gemaakt had, te voren zich daarvan niet op de hoogte gesteld had en omtrent de navigatie na het verlaten van Boulogne niets kan verklaren, omdat hij geheel volgens aanwijzing van den schipper handelde;

volgens dezen getuige waren de zeilen nog in de gei toen de bui inviel en het anker is geslipt; toen men strandde was het grootzeil in de fok met 1 rif bij, de bazaan in de gei; tusschen het slippen van het anker en het stranden zou naar zijne gissing een 1½ uur verloopen zijn;

toen na dat slippen het schip over B.B. lag, was volgens hem een kustlicht te zien vooruit te loevert.

Uit al dit geblekene meent de Raad met grond als zijn oordeel te mogen aannemen, dat noch schip, noch schipper, noch verdere bemanning berekend waren voor deze reis in het Engelsche kanaal, en dat het desniettemin ondernemen daarvan getuigt van eene groote tekortkoming bij den schipper;

toegegeven kan worden, al moge voor een reis van een schip als dit van Ostende naar Cherbourg, het een veiliger weg zijn om over te steken naar de Engelsche kust en onder die kust langs te varen, dat het den schipper vrijstaat zijn weg te kiezen langs de Fransche kust, maar dan kan ook verlangd worden, dat die schipper degelijk onderlegd zij, zoo theoretisch als practisch, om, langs die Fransche kust zeilend, ook te kunnen gebruik maken van de hulpmiddelen voor de navigatie, welke die kust aanbiedt, om daarmede, zooveel als in zijn hand ligt, het hoofd te kunnen bieden aan opkomende gevaren;

van dezen schipper nu, aan wien die kennis voor deze reis juist geheel ontbrak, aan wien daarentegen niet onbekend was hoe gevaarlijk die zelfde kust kan zijn, was het daarom een daad van groote roekeloosheid en van nalatige zorgeloosheid, om desniettegenstaande die reis langs dezen weg te ondernemen, en aldus niet alleen zijn schip, maar zelfs het leven van zijn bemanning aan het toeval over te laten;

de schipper kan zich ook niet verontschuldigen met de omstandigheid, dat de in dien nacht opgekomen storm zoo buitengewoon hevig was, immers, aangenomen die hevigheid, ook op zoodanigen storm, vooral bij dalenden barometer, moet men verdacht zijn en behoort men dus in de allereerste plaats er voor te waken, dat men daarmede niet aan lager wal wordt overvallen en juist gemis van kennis en zeemanschap bij den schipper hebben hem er toe gebracht op die voor hem noodlottige plaats verzeild te geraken;

daarbij komt nog, gegeven de positie waarin het schip door dien storm is overvallen, dat de Raad nog volstrekt niet overtuigd is dat het schip niet nog voor stranding bewaard had kunnen blijven, immers niet voldoende is door schipper of stuurman gerechtvaardigd, waarom niet, toen de bui begon in te vallen, en het schip dus met den kop in den wind achter het anker moet hebben gelegen, al moge dit slechts een oogenblik zijn geweest, door de fok met den schoot aan B.B. te houden is getracht te komen te liggen over S.B. bij den wind, in welk geval de in het Z. dreigende kust ware ontloopen, en ook niet waarom men niet, terwijl na het slippen van het anker minstens 1 uur moet zijn verloopen vóór de stranding, nog heeft kunnen over stag gaan of ten minste halzen, om op die manier over S.B. te komen.

Bij dit alles komt nog de geschiedenis van het zee kiezen uit een buitenlandsche haven en wat daar de aanleiding toe was, alsmede het verzuim om de bemanning tijdig de zwemvesten te doen aantrekken, waarvan er één te weinig was, welk verzuim te ernstiger is, waar reddingboeien voor het zich te water begeven onder de gegeven omstandigheden weinig kans tot redding aanbieden, gedragingen die, gegeven al het overige, de stranding zeer zeker niet hebben beïnvloed, maar die toch weer een blik geven op het roekelooze en zorgelooze in der schippers gedragingen. Alles samenvattende meent derhalve de Raad, dat in deze de stranding is veroorzaakt door de daad en nalatigheid van den schipper en dat hem deswege de hierna te noemen disciplinaire straf behoort te worden opgelegd.

De Raad voor de Scheepvaart op die gronden

uitspraak doende:

verklaart, dat de stranding van het vorenbedoelde zeeschip *Zuiderzee* op de Fransche kust bij Etretat op 29 October 1909, is veroorzaakt door de daad en nalatigheid van den schipper;

Toepassende art. 48 in verband met art. 50 der Schepenwet:

Ontneemt aan Pieter Steenstra, voornoemd, de bevoegdheid om als schipper te varen op een schip, als bedoeld in art. 2 der Schepenwet, gedurende den tijd van 2 jaren, ingaande op den dag van de beteekening van deze uitspraak.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. v. d. Zweep, plv. voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, D. F. Rasker en J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van mr. Richard Janssen, secretaris, en uitgesproken ter openbare zitting van 3 Februari 1910, door den voorzitter.

(*get.*) C. VAN DER ZWEEP.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, D. F. RASKER.
,, J. MOOI.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN.
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 20 en Maandag 21 Februari 1910, n°. 43.

N°. 13.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het stoomvisschersvaartuig *Lobelia* (YM. 127).

De Raad voor de Scheepvaart heeft, nadat bij beschikking van 14 Januari 1910 een onderzoek gelast was naar de oorzaken van na te melden scheepsramp, dit onderzoek gehouden te zijner openbare zitting van 27 Januari 1910.

Bij die gelegenheid zijn gehoord Jan Visser, stuurman, doch tijdens het ongeval tijdelijk ter vervanging van den wegens ongesteldheid aan wal verbleven gezagvoerder, het na te melden vaartuig als schipper voerende; en de machinist P. C. Lohman; terwijl door den raad inzage genomen is van de kaart volgens Visser aan boord gebruikt.

Uit dit onderzoek is den raad gebleken, dat het stoomvisschersvaartuig *Lobelia* (YM. 127), voorzien van een Nederlandschen meetbrief, varende onder Nederlandsche vlag en toebehoorende aan eene Nederlandsche reederij — de Maatschappij tot beheer van stoomtrawlers te IJmuiden gevestigd — onder commando van voormelden Visser, na eenigen tijd zich ter vischvangst opgehouden te hebben in de Noordzee ongeveer 13 mijlen ten westen van het Haaks vuurschip, 5 Januari 1910 des avonds te 10.30 uur vertrokken is, koers zettende naar IJmuiden.

Met eene vaart van ongeveer 7 mijlen werd eerst gedurende een afstand van circa 11 mijlen Zuid gekoerst, toen men te circa 12 uur 's nachts 15 vadem loodde.

Daarop is 16 mijl Z.O. gestuurd, waarna men circa 1.30 v.m. 6 Januari 1910 $10\frac{1}{2}$ vadem loodde.

Die koersen en afstanden afzettende op de kaart had men echter op dit punt 13 vadem water moeten vinden, waaruit

had kunnen worden afgeleid, dat het schip door den vloed naar binnen was gezet.

Daarop is gedurende 5 mijl Z.Z.O. ½ O. gestuurd, waarna 9 vaam water gelood werd, niettegenstaande de kaart — had het schip streng koers gevolgd — op dat punt 11 vaam water aanwees.

De wd. schipper Visser is toen — omdat de mist alle gezicht belemmerde en hij door die verschillen tusschen de vaardiepte door de kaart aangegeven en de werkelijke geloode diepten vreesde, dat de gevolgde koersen niet juist waren — van de brug gegaan naar zijne kajuit om de kaart nog eens te raadplegen.

Het schip stoomde in dien tusschentijd ongeveer 17 minuten lang met eene 4-mijlsvaart denzelfden koers van Z.Z.O. ½ O., totdat, terwijl Visser nog in zijne kajuit was, het te 2.30 uur 's nachts eenklaps stootte en bleek op het strand te zitten ongeveer 5 kilometer benoorden Wijk aan Zee.

In die 17 minuten tijdsruimte is niet gelood.

Men trachtte door achteruitslaan van het strand af te komen, doch dit gelukte niet.

Eerst des avonds te 11 uur is het vaartuig door 3 sleepbooten van het strand gesleept en te IJmuiden binnen gebracht.

Uit het vorenstaande blijkt reeds genoegzaam, dat het ongeval uitsluitend te wijten is aan gebrek aan zeemanschap bij den wd. schipper.

Bemerkende dat het schip zich niet bevond waar het, rekening houdende met de afgelegde afstanden en gevolgde koersen, zich moest bevinden, is de schipper de kaart gaan raadplegen.

Maar het is niet bij hem opgekomen, om niettegenstaande hij, gelijk ook het geval was, vermoedde ten noorden van IJmuiden te zijn, in dien tusschentijd van 17 minuten lang òf een koers te volgen evenwijdig aan de kust, òf te stoppen en te ankeren, evenmin om althans voortdurend het lood te blijven werpen, als wanneer alras zou zijn bemerkt dat men de 7- en de 5-vadem-lijn passeerde en dus vlak bij de kust was.

Handelende als hij deed moest het schip op het strand geraken.

Opnieuw blijkt weder aan welke onervaren handen dikwijls het commando van dergelijke vaartuigen wordt toevertrouwd.

Want waarlijk dit geval staat niet alleen; een gelijksoortig geval behandelde de raad ter zelfde terechtzitting; twee dergelijke gevallen zullen eerlang worden berecht, en 9 November 1909 deed de raad dezelfde ondervinding op, getuige

zijne uitspraak op dezen datum in zake van het ongeval aan de *Elsa* overkomen.

De raad wordt daardoor versterkt in zijn reeds toen uitgesproken oordeel, dat maatregelen ter verbetering van deze niet langer te dulden toestanden dringend noodig zijn.

Bij die uitspraak uitte de raad reeds den wensch, dat van Regeeringswege worde voorgeschreven, dat het niemand veroorloofd zij het commando van dergelijke stoomvaartuigen hetzij als schipper, hetzij als stuurman te voeren, die niet na een afgelegd examen een getuigschrift heeft gekregen, hem daartoe het recht verleenende.

Hiermede — het zij nogmaals gezegd — wordt niet bedoeld voor te schrijven een examen stellende al de theoretische eischen als bijv. voor een derde-stuurman van de groote vaart, maar toch een zoodanig, dat de noodige waarborgen geeft, dat de houder van het getuigschrift nevens eenige noodzakelijke theoretische kennis practisch voldoende aangelegd en ontwikkeld is om een dergelijk commando te voeren.

Er is echter meer noodig. In IJmuiden is gewoonte vrijwillige dienstneming; eene monsterrol wordt niet opgemaakt.

Daardoor ontbreekt alle contrôle, o. a. ook op het voeren van commando door personen die door den raad mochten worden ongeschikt of tijdelijk onbevoegd verklaard.

Met het voeren van een certificaat moet dus ook het opmaken van eene monsterrol verplichtend worden verklaard.

Het bedrijf behoeft hieronder niet te lijden, mits maar een ambtenaar, daartoe aangewezen, op gezette tijden in de visschershaven daartoe beschikbaar is.

Alsdan is contrôle mogelijk, dat geene onbevoegden het commando voeren.

Voorts is het den raad opgevallen, dat men aan boord van deze vaartuigen niet eens heeft de groot-bestekkaart van onze kust, ofschoon het bekend is, dat vooral op het lood wordt gevaren; terwijl almede men niet voorzien is van den zeemansgids van de Nederlandsche kust.

Uit het vorenstaande volgt, dat, naar 's raads oordeel, de oorzaak van deze scheepsramp uitsluitend moet worden gezocht in gebrek aan zeemanschap bij den waarnemend schipper; terwijl het bovendien den raad duidelijk is geworden, dat de zucht om met de gevangen visch tijdig ter markt te komen, ook schuld is, in zooverre hierdoor de noodige voorzichtigheid niet wordt betracht.

Aldus gedaan door de heeren: mr. T. Henny, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; H. de

Booy, plaatsvervangend lid; J. G. T. Broekmeijer en G. Z. Jol, buitengewone leden van den raad, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter in de openbare zitting van den raad van 3 Februari 1910.

(get.) TACO HENNY.
,, W. ALLIROL.
,, H. C. HAACKE.
,, BROEKMEIJER.
,, C. L. J. KOTTING.
,, G. Z. JOL.
,, RICHARD JANSSEN.
,, H. DE BOOY.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 20 en Maandag 21 Februari 1910, nº. 43.

Nº. 14.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het stoomvisschersvaartuig *Johanna* (IJM. 151).

De Raad voor de Scheepvaart heeft, nadat bij beschikking van 14 Januari 1910 een onderzoek gelast was naar de oorzaken van na te melden scheepsramp, dit onderzoek gehouden te zijner openbare zitting van 27 Januari 1910.

Bij deze gelegenheid zijn gehoord Jan Gouda, tijdens het ongeval schipper van na te melden vaartuig; A. Gravemaker, matroos, en W. Zeeuw, machinist; terwijl door den raad al verder inzage genomen is van de kaart volgens den schipper aan boord gebruikt, welke blijkt niet te zijn eene groot-bestekkaart van onze kust.

Uit dit onderzoek is den raad gebleken, dat het stoomvisschersvaartuig *Johanna* (IJM. 151), voorzien van een Nederlandschen meetbrief, toebehoorende aan eene Nederlandsche reederij — L. Groen, te IJmuiden — en varende onder Nederlandsche vlag, onder commando van voormelden Gouda, na zich eenigen tijd ter vischvangst te hebben opgehouden in de Noordzee op ongeveer 53° 40′ N.B. en 4° 15′ O.L., op 5 Januari 1910, ongeveer 4 uur des namiddags, van daar is weggestoomd met bestemming naar IJmuiden.

Gekoerst werd Z.Z.W., totdat men volgens gegist bestek — het was dik van mist — omstreeks 9 uur 30 m. n.m. Haaks vuurschip — dat niet werd gezien — passeerde.

Toen werd 16 vaam water gelood. Daarop werd Z. ½ W. gestuurd totdat men giste een weinig bezuiden IJmuiden te zijn, en te 2 uur voormiddags 10½ vadem loodde.

Men had met voordacht zuidelijk van IJmuiden gekoerst,

omdat dan bij den heerschenden noordwestenwind het mistsignaal van IJmuiden beter kon worden waargenomen.

Dit signaal werd echter niet gehoord, ofschoon den raad bij navraag gebleken is, dat dien nacht van 9 uur 's avonds tot den volgenden morgen 11.30 uur het mistsignaal onafgebroken gegeven is.

Nadat 10½ vadem was gelood, werd zacht opgestoomd in Z.O. richting en om de 5 minuten gelood; nadat men dit twee malen gedaan had, eerst 10 vadem gelood werd, te gelijk iets oostelijk gekoerst was, en laatstelijk 8½ vadem was gelood, liep het schip na drie minuten doorvarens eensklaps op het strand ongeveer 3000 meter ten Zuiden van Zandvoort.

Alle pogingen om met eigen middelen vlot te komen faalden, waarop den avond van 7 Januari het vaartuig door drie sleepbooten van het strand is gesleept.

De schipper verklaarde, dat hij niet vermoedde zoover bezuiden IJmuiden te zijn, en niet wist, dat de kust bij Zandvoort zoo stijl was, en dit ook niet heeft kunnen nazien, wijl hij aan boord niet had den zeemansgids voor de Nederlandsche kust.

Uit het voorgaande blijkt, dat ook in dit geval gemis van zeemanschap de uitsluitende oorzaak van het ongeval is geweest.

In stede van, toen men vermoedde ten zuiden van IJmuiden te wezen, voorzichtig te zijn, juist omdat men geen mistsein hoorde, en hieruit af te leiden, dat men door het getij veel meer naar de Zuid was verzet dan vermoed werd; in stede van toen het anker te werpen en te wachten totdat de mist opgetrokken was, of wel een koers te volgen evenwijdig aan de kust, is men den koers gevolgd die het schip op het strand moest brengen.

De raad heeft reeds in zijne uitspraak van dezen zelfden datum in de zaak van de *Lobelia*, ter zelfde terechtzitting behandeld, gewezen op de veelvuldigheid der scheepsrampen aan stoomvisschersvaartuigen te IJmuiden overkomen als gevolg van gemis van zeemanschap bij de schippers dier vaartuigen en vooral bij het aandoen der kust en daarbij gewezen op eenige maatregelen, welke naar zijne meening dienden genomen te worden om aan dat euvel een einde te maken.

Daaraan meent de raad zich kortheidshalve te mogen gedragen.

Gedaan door de heeren: mr. T. Henny, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy,

plaatsvervangend lid, J. G. T. Broekmeijer en G. Z. Jol, buitengewone leden van den raad, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter in de openbare zitting van den raad van 3 Februari 1910.

(get.) TACO HENNY.
,, W. ALLIROL.
,, H. C. HAACKE.
,, BROEKMEIJER.
,, C. L. J. KOTTING.
,, G. Z. JOL.
,, RICHARD JANSSEN.
,, H. DE BOOY.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 20 en Maandag 21 Februari 1910, n°. 43.

N°. 15.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende de loggerschepen *Aurora* V.L. 144 en *Handel en Zeevaart* K.W. 160.

Na gehouden vooronderzoek door den inspecteur voor de scheepvaart, is, bij beschikking van de commissie uit den Raad voor de Scheepvaart van 13 December 1909, een onderzoek door den raad bevolen betreffende de aanvaring op 18 November 1909 tusschen de loggerschepen *Aurora* V.L. 144 en *Handel en Zeevaart* K.W. 160.

De raad heeft aan dat onderzoek gewijd de openbare zitting van 18 Dec. 1909, toen als getuigen zijn gehoord Klaas Klok, schipper, en A. van den Oever, stuurman, beiden destijds op de K.W. 160, en Johannes Morin, schipper, destijds op de V.L. 144, alsmede de openbare zitting van 3 Februari 1910, toen de raad kennis nam van een op den ambtseed opgemaakt proces-verbaal van den inspecteur voor de scheepvaart G. H. Leffers, houdende verhoor op 24 Januari 1910, van den getuige P. Römer, oud 17 jaren, destijds als oudste jongen dienstdoende aan boord van de V.L. 144.

Uit dit onderzoek is het volgende gebleken:

De loggerschepen *Aurora* V.L. 144 en *Handel en Zeevaart* K.W. 160, beide geheel overdekte Nederlandsche zeevisschersvaartuigen, het eerste thuis behoorende te Vlaardingen, het tweede te Katwijk aan Zee, lagen beide, op 18 November 1909, in de Noordzee, los zeilend, zoogenaamd te steken, bij den wind, de V.L. 144 over S.B. ± Z.Z.O. voor, de K.W. 160 over B.B. ± N.N.O. voor, de wind was O.N.O. in elk geval oostelijk; het was midden op den dag, goed weer, helder en klaar gezicht, met matige zee; de V.L. 144 had bij stagfok, fok achter de mast en bazaan en liep ± $1\frac{1}{2}$ à 2 geogr. mijlen per wacht, de K.W. 160 had bij stagfok,

vischzeil en achterzeil en liep ongeveer 3 à 4 zeemijlen per uur; tusschen 12½ en 1 uur in den middag van dien dag had de aanvaring plaats, waarbij de V.L. 144 tegen de K.W. 160 aanliep op ± 2 meter voor het fokkewant aan B.B.

Beide schepen kregen slechts geringe schade; op de V.L. 144 was ten ± 12½ uur in den middag alleen de jongen P. Römer aan dek gebleven, terwijl schipper en overige bemanning naar beneden in het volkslogies waren gegaan om te schaften het roer, de helmstok, was zoogenaamd los vast gezet, d.w.z. met de talie door de pennen geslagen, zoodat deze onmiddellijk los te gooien was.

Römer is plat op dek zittend, gaan splitsen aan de fokkeschoot en heeft, zooals hij zelf erkende, in zijn splitsen verdiept, vergeten uit te kijken, hoewel hij juist daartoe op dek gelaten was, en is eerst op het laatste oogenblik de nabijheid van de K.W. 160 gewaar geworden, toen het echter reeds te laat was om zijnerzijds de aanvaring te ontgaan; hij is wel direct naar het roer gevlogen en heeft de talie los gegooid en het roer opgedraaid, maar alles te laat.

Op de K.W. 160, waar vóór en tijdens de aanvaring de schipper en stuurman aan dek waren, is de V.L. 144 voortdurend waargenomen, maar heeft men, bij de kruisende koersen, vaart en koers behouden, omdat de over S.B. bij den wind liggende V.L. 144 reglementair moest wijken voor de over B.B. liggende K.W. 160; eerst toen men op ± 125 meter genaderd was en het andere schip nog geene aanstalten zag maken om af te houden, is men nader gaan opnemen, ook met den kijker, zag men eerst niemand aan dek, is men gaan schreeuwen en zag men eindelijk een jongen, den getuige Römer, met het hoofd boven de verschansing uitkomen en daarop loopen naar het roer; de K.W. 160 heeft geene vaart of koers veranderd en heeft onmiddellijk daarop de aanvaring plaats gehad.

Bij de aanvaring ontstond op de V.L. 144 een paniek, in de hand gewerkt door den schipper Morin, die, zooals hij zeide, in zijn schrik, omdat zijn schip door het andere wat neergedrukt werd, riep dat zijn schip zonk, en zijn toen van de 14 man 9 op de K.W. 160 oversgeprongen, waarvan daarna weer 5 met behulp van de sloep van de K.W. 160 zijn teruggebracht.

Op grond van het geblekene oordeelt de raad, dat hier de aanvaring is veroorzaakt door gebrek aan uitkijk aan boord van de *Aurora* V.L. 144.

De getuige Römer geeft dit bij zijn verhoor dan ook volmondig toe, waar hij erkent, dat het zijn plicht was om uit

2

te kijken, maar dit, verdiept in zijn werk, verzuimde en de niet-opmerking van de nadering van de K.W. 160 geheel aan zijne onoplettendheid is te wijten, terwijl hij zeer goed bekend was met de bepalingen omtrent het uitwijken.

Den schipper van de V.L. 144 kan onder deze omstandigheden geen blaam treffen, maar toch meent de raad, al staat in deze niet vast dat de schipper dien Römer heeft opgedragen om dat splitsen te doen plaats hebben juist tijdens deze geheel alleen aan dek bleef om uit te kijken, dat het voor de hand ligt, in elk geval er voor behoort te worden gezorgd, dat, indien een zeilend schip wordt overgelaten aan de waakzaamheid van één persoon, dat dan de aandacht van dien éénen persoon onder geen beding worde afgeleid, dat het dan zelfs uitdrukkelijk dien persoon moet worden verboden iets anders te doen dan uit te kijken.

Bovendien is het den raad niet duidelijk, waarom de geheele bemanning, op één na, te gelijk moet schaften en waarom niet, terwijl het schip dan toch zeilende was, meer dan één man aan dek is gelaten.

Verder is het bedenkelijk, dat de schipper, die onder dergelijke omstandigheden juist het voorbeeld van kalmte en bezadigdheid behoort te geven, zelf aanleiding geeft tot paniek door te roepen, dat het schip zinkt, daargelaten nog dat voor vrees voor zinken niet de minste grond was gebleken.

Op de gedragingen aan boord van de K.W. 160 heeft de raad geen andere bedenkingen dan deze, dat men zich ook weer in dit geval te veel heeft gesteld op het standpunt van het éénе reglementaire voorschrift betreffende het uitwijken, zonder daarbij tevens in acht te nemen het eveneens reglementaire voorschrift, dat geenerlei voorschrift mag leiden tot eigen veronachtzaming van die maatregelen van voorzorg, welke volgens het gewone zeemansgebruik of naar aanleiding van bijzondere omstandigheden behooren genomen te worden, en dat zelfs het reglement in het bijzonder bepaalt (in art. 21, Koninklijk besluit 24 April 1897, *Staasblad* n°. 107), dat, indien het tot uitwijken verplichte vaartuig alleen niet meer de aanvaring kan vermijden, ook het andere verplicht is zoodanige maatregelen te nemen, als nog ter voorkoming der aanvaring kunnen bijdragen.

En nu komt het den raad voor dat, toen op de K.W. 160 reeds op geruimen afstand opviel, dat de V.L. 144 niet afhield en toen op ± 125 meter afstand zelfs zekerheid was verkregen dat geen behoorlijke uitkijk op dat schip werd gehouden, op die K.W. 160 wel eenige maatregel had mogen

worden genomen, althans beproefd, om zijnerzijds die aanvaring te ontgaan, hetzij door tijdig te wenden, hetzij door tijdig afdoende aandachtseinen te geven.

De Raad voor de Scheepvaart op al deze gronden

Uitspraak doende:

Verklaart, dat, naar zijne meening, de aanvaring, welke op 18 November 1909 in den middag heeft plaats gehad tusschen de loggerschepen *Aurora* V.L. 144 en *Handel en Zeevaart* K.W. 160, is veroorzaakt door gebrek aan uitkijk aan boord van de *Aurora*.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. v. d. Zweep, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke en C. L. J. Kotting, leden; J. G. T. Broekmeijer en G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van den secretaris mr. Richard Janssen en door den voorzitter uitgesproken ter openbare zitting van 10 Februari 1910.

(get.) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, Broekmeijer.
,, G. Z. Jol.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 20 en Maandag 21 Februari 1910, n°. 43.

N°. 16.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het stoomvisschersvaartuig *Mouth*.

De Raad voor de Scheepvaart heeft, nadat bij zijne beschikking van 19 Januari 1910 een onderzoek gelast was naar de oorzaken van na te melden scheepsramp, dit onderzoek gehouden te zijner openbare zitting van 3 Februari 1910.

Toen zijn gehoord van de bemanning van na te melden vaartuig tijdens het ongeval aan boord: de schipper W. Zwart, de machinist N. Kraak en de matrozen R. Goos en M. de Haas, terwijl inzage werd genomen van de afgelegde scheepsverklaring en van de aan boord aanwezige zeekaart.

Uit dit onderzoek is den raad gebleken, dat het stoomvisschersvaartuig *Mouth*, varende onder Nederlandsche vlag en dragende het merk YM. 114, nadat het ter vischvangst was uitgerust in de Noordzee ongeveer op 52° 50′ N.B. en 4° 3′ O.L. op Dinsdag 4 Januari 1910, na de netten te hebben ingehaald, te 11 uur 10 minuten 's avonds de terugreis naar IJmuiden heeft aanvaard, koersende Z.Z.O. in dikken mist, doch met kalme zee.

Eerst werd gedurende 1¼ uur zacht aan gestoomd, vervolgens, omdat het gezicht beter werd, met halve kracht, nadat men 12½ vadem water gelood had, en eindelijk met 7-mijlsvaart, welke tot aan de stranding behouden werd. In den voormiddag van 5 Januari te 1.15 uur werd gelood ruim 10 vadem water en daarop gekoerst Z.O. t. Z.

Een half uur later liep het schip op het strand bij Wijk aan Zee op 1½ vadem water. Na drie uur lang voor- en achteruitslaan geraakte het schip vlot, waarna men veilig de haven van IJmuiden bereikte.

De schipper, die geen grootbestekkaart van de Nederland-

sche kust aan boord had en gedurende de terugreis naar IJmuiden de aan boord aanwezige kaart zelfs niet heeft ingezien, die, hoewel vermoedende ten noorden van en bij IJmuiden te zijn, in het halfuur aan de stranding voorafgaande zelfs het lood niet meer heeft gebruikt, heeft kort na de laatste looding een vast wit licht waargenomen vooruit twee streken op stuurboordsboeg; wijl hij niet ook het blinklicht van IJmuiden zag, heeft hij dat licht voor een heklicht van eenig zeilvaartuig gehouden en daarop niet verder gelet.

Tijdens de stranding bleek hem, dat dit vaste licht het licht van IJmuiden was. Toch had hij opgemerkt, dat men wel goed scheepsgezicht had, doch de mist laag hing en het is niet bij hem opgekomen te bedenken, dat het onder die omstandigheden gebeuren kon, dat hij het lager staand vast licht wèl, doch het blinklicht niet kon waarnemen.

Het behoeft waarlijk geen betoog, dat dit ongeval wederom veroorzaakt is door gebrek aan zeemanschap bij den schipper, die, zonder raadpleging van de kaart, doch varende, gelijk hij verklaarde, op het lood, dit niet meer gebruikt nadat hij nog wel vermoed had ten noorden van IJmuiden te zijn en ruim 10 vadem gelood had; en die dan, koersende Z.O. t. O. op de kust aan, met 7-mijlsvaart blijft doorstoomen, en bij toeval bij IJmuiden komende en een vast wit licht vooruitziende niet bedenkt, dat dit wel eens het vaste licht van IJmuiden kon zijn, maar omdat hij het blinklicht niet ziet, daar verder geen acht meer op slaat, niettegenstaande het gezicht op korte hoogte boven de zee door dikken mist belemmerd werd.

De raad heeft overwogen of hier geene aanleiding bestond tot toepassing van artt. 34 en 48 der Schepenwet, maar gemeend het bij eene ernstige waarschuwing aan den schipper te moeten laten.

De raad staat voor een viertal van dergelijke gevallen, alle in de eerste dagen van Januari plaats gegrepen, die, hoewel de gevolgen voor bemanning, schip en lading toevallig niet ernstig geweest zijn, alle zijn onderzocht, om aan te toonen de groote gebreken aan het visschersbedrijf met stoomvaartuigen op dit oogenblik klevende, in het vertrouwen, dat de Regeering spoedig maatregelen zal treffen tot opheffing van die gebreken en intusschen de schippers en stuurlieden dier vaartuigen de overtuiging zullen krijgen, dat zij beter de op hen rustende verplichtingen hebben na te komen.

Blijkt het, dat zij uit het gebeurde geene leering trekken, dan zal de raad ter keering van het euvel het niet bij waarschuwingen kunnen laten.

Welke naar 's raads oordeel de maatregelen zijn die van Regeeringswege zouden kunnen worden getroffen, zijn in de uitspraak van 3 dezer, in zake de scheepsramp aan de *Lobelia* overkomen, in overweging gegeven.

De raad verwijst kortheidshalve ook nu naar die uitspraak.

Aldus gedaan door de heeren mr. T. Henny, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke en C. L. J. Kotting, leden, en J. G. T. Broekmeijer en G. Z. Jol, buitengewone leden van den Raad voor de Scheepvaart, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en door den voorzitter uitgesproken ter 's raads openbare zitting van 4 Februari 1910.

(*get.*) TACO HENNY.
,, W. ALLIROL.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, BROEKMEIJER.
,, G. Z. JOL.
,, J. LUYTJES.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 25 Februari 1910, n°. 47.

N°. 17.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende de stoomschepen *Willy* en *Laboremus*.

Na voorloopig onderzoek door de scheepvaartinspectie, is bij beschikking van de commissie uit den Raad voor de Scheepvaart van 13 December 1909 een onderzoek door den raad bevolen betreffende de ramp, op 5 December 1909 overkomen aan het stoomschip *Willy*, zijnde toenmaals in de buitenhaven van IJmuiden in aanvaring gekomen met het Noorsche stoomschip *Laboremus;*

Het onderzoek heeft daarop plaats gehad in de openbare zitting van 20 December 1909, toen de raad kennis nam van de scheepsverklaring, 7 December 1909 door schipper en bemanning van het s.s. *Willy* ten overstaan van den rechter in het 4de kanton te Amsterdam afgelegd, van de journalen aan boord van dat vaartuig gehouden gedurende de hier betreffende reis, en hoorde als getuigen den gezagvoerder G. de Boer, den 1ste-stuurman J. Holstein, den matroos C. Schroor, den loods A. J. Gerritsen, allen destijds in gemelde betrekking aanwezig op het s.s. *Willy*, en den destijds als loods op de *Laboremus* dienstdoenden getuige S. Jonker, terwijl ter openbare zitting van 3 Februari 1910 de raad kennis nam van de scheepsverklaring, 8 December 1909 door schipper en bemanning van het s.s. *Laboremus* afgelegd ten overstaan van den kantonrechter te Haarlem, en van een proces-verbaal van voorloopig getuigenverhoor van den rechter in de arrondissements-rechtbank te Haarlem, mr. P. J. G. van der Meulen, ten deze als rechter-commissaris benoemd, van 9 December 1909, houdende de verklaringen als getuigen van Mads Knudsen, 1ste-stuurman, M. Mathiesen, J. Karl-

sen, O. Johansen, matrozen, en E. F. E. Johansen, 1ste-machinist, allen destijds aan boord van de *Laboremus*.

Uit het onderzoek is het volgende gebleken:

Het stoomschip *Willy*, groot 528/862 R.T., varende met Nederlandschen zeebrief onder Nederlandsche vlag, thuis te Amsterdam en toebehoorende aan de aldaar gevestigde firma W. H. Berghuys, is op 5 December 1909 's avonds te 8 uur uit Amsterdam vertrokken en te 10 u. 35 m. door de sluizen te IJmuiden gekomen, de reis naar zee vervolgende onder loodsaanwijzing van den loods-getuige A. J. Gerritsen.

Bij het verlaten der sluizen brandden de voorgeschreven lichten, voerende de *Willy* één toplicht.

Het was helder weer en goed gezicht.

De gezagvoerder, de loods en getuige C. Schroor, als roerganger, waren op de brug, terwijl de stuurman J. Holstein op den bak stond, om uit te kijken meer speciaal naar boeien en kleinere vaartuigen, van daar uit beter waar te nemen dan van de brug.

Buiten de sluizen is de vlet van den afhaalder aan S.B. langszijde gekomen en vastgemaakt.

Een binnenkomende stoomtrawler, die de visschershaven binnen ging, is aan B.B. gepasseerd.

Op dat oogenblik werden de twee toplichten en het roode licht van een binnenkomend stoomschip gezien, dat toen reeds binnen de groote pieren was, en daarna gebleken te zijn de *Laboremus*.

De *Willy* hield haar S.B., d. i. den noordwal.

De loods commandeerde „wat stuurboord roer'' (n.c.), maar de roerganger, zich vergissende, gaf wat bakboord roer (n. c.).

De kapitein, de vergissing onmiddellijk bemerkende, greep zelf dadelijk het roer en gaf stuurboord.

door het B.B. roer geven is het schip naar B.B. afgeweken, volgens den kapitein ½ streek, volgens den loods één streek, maar door het S.B. roer is het onmiddellijk weer naar S.B., d.i. noordwal gekomen.

De kapitein, bij het zelf grijpen van het roer, heeft te gelijker tijd telegraphisch bevel naar de machine gegeven „voor een oogenblik volle kracht vooruit'', ten einde meer drang op het roer en aldus vlugger herstel van de richting in het schip te krijgen.

Toen is tevens een sein met de stoomfluit gegeven (waarover hierna meer), op welk de *Laboremus* met twee stooten antwoordde.

De *Willy* behield den noordwal en gaf één stoot, waarop

de *Laboremus* ten tweede male met twee stooten antwoordde.

Even daarna stopte de *Willy* en sloeg hard achteruit, maar had de aanvaring plaats bij den ton aan den noordkant van het vaarwater, ter hoogte van het einde der kleine pieren, binnen die pieren.

De *Laboremus* trof met den steven den B.B. boeg van de *Willy*, die veel schade kreeg, als ingedrukte en ontzette platen, gebroken schacht van het B.B. anker dat boven op de bak lag, terwijl de *Laboremus* ook eenige schade beliep.

Ter zitting is verder nog gebleken, als verklaard door den loods Gerritsen, dat op het oogenblik, waarop de roerganger het roercommando verkeerd uitvoerde, de afstand tusschen beide schepen ongeveer 150 meter bedroeg en dat, toen de *Laboremus* daarop de twee stooten gaf, het voor de *Willy* door den korten afstand niet meer mogelijk was om toch weer naar B.B. uit te wijken en zoo groen op groen de *Laboremus* te passeeren;

dat de aanwezigheid van de loodsvlet langs S.B. zijde hierop geen invloed had,

en als verklaard door den loods Jonker, dat het Noorsche stoomschip *Laboremus* op reis van Strömtängen naar IJmuiden, op bovengemelden dag met een 8-mijls vaart de groote pieren te IJmuiden is binnen gestoomd;

dat halverwege tusschen ingang groote pieren en kribben of kleine pieren vaart is verminderd;

dat hij, die als loods aan boord dienst deed en op de brug stond, alstoen een toplicht en een groen vuur van eene uitgaande stoomboot zag aankomen, daarna gebleken de *Willy* te zijn;

dat hij één stoot op de fluit gaf;

dat hij alstoen uit de beweging van top- en groen licht waarnam, dat de *Willy* naar diens B.B. wal overliep;

dat hij, getuige, niet verder naar S.B. uit kon wijken, aangezien hij toen de kleine pieren naderde en verder S.B. uitwijkende op de zuidelijke kleine pier zou zijn geloopen;

dat hij daarom B.B. roer gaf (n. c.), dus naar B.B. overgaande, te gelijk twee stooten op de fluit gevende, om aldus groen op groen de *Willy* te passeeren;

dat de *Willy* daarop één stoot terug gaf;

dat hij op dat oogenblik echter, door den korten afstand, niet meer in staat was weer naar zijn S.B. wal te wenden en dus B.B. bleef houden, nogmaals twee stooten gevende, weer met één stoot van de *Willy* beantwoord;

dat hij alstoen volle kracht achteruit gaf, maar even daarna de aanvaring plaats had.

Verder is nog gebleken, als opgegeven in de scheepsverklaring van de *Laboremus* en als verklaard door de getuigen bij voormeld voorloopig getuigenverhoor te Haarlem, dat alle deze van zijde van de *Laboremus* gehoorde personen hebben waargenomen dat de *Willy*, toen deze de meergemelde foutieve beweging naar B.B. maakte, te gelijker tijd twee stooten op de fluit gaf.

Uit het geblekene vormt de raad zich het volgende oordeel:

De oorzaak van deze aanvaring ligt naar de meening van den raad in de verkeerde manoeuvre van de *Willy*, die zonder noodzaak haar goeden wal, den S.B. of noordwal verliet, maar onmiddellijk daarop dien wal toch weer hield.

Nu kan hierbij in het midden blijven, of de *Willy* bij die manoeuvre tevens heeft gegeven twee stooten, zooals eenparig van zijde van de *Laboremus* is verklaard, met uitzondering van den loods, die echter juist omtrent dit sein zegt geene waarneming te hebben gedaan, òf wel één stoot, zooals de lezing is van zijde van de *Willy*.

Immers is de eerste lezing juist, dus sein overeenkomstig manoeuvre, dan zou moeilijk eene vergissing aangenomen kunnen worden, bij de tweede lezing is het bestaan van de vergissing mogelijk, maar blijft niettemin de daadwerkelijke beweging naar B.B.

Die foutieve beweging nu, al moge die van zijde van de *Willy* nog zoo spoedig hersteld zijn, kon op de *Laboremus* te recht den indruk geven, dat de *Willy* om de een of andere reden genoodzaakt was den anderen wal te nemen, en gaf daarom zeer te recht aan de *Laboremus* aanleiding om harerzijds, ter vermijding van aanvaring, af te wijken van het reglementair voorgeschreven uitwijken naar S.B. en om ook over te steken naar haar B.B., d. i. den noordwal, om zoo groen op groen te passeeren.

Duidelijk is het, dat eer de *Laboremus*, uit herstelde beweging van de *Willy* en de seinen van deze, kon beseffen, dat de *Willy* zich vergist had en toch de oorspronkelijke koersen moesten worden gevolgd, het, in verband met den korten afstand waarop de schepen van elkaar verwijderd waren, reeds op het oogenblik der foutieve beweging, te laat was geworden voor de *Laboremus*, om nog weer haar oorspronkelijken zuidwal op te zoeken vóór de aanvaring.

De raad meent dan ook dat, zoodra op de *Willy* de verkeerde manoeuvre was uitgevoerd, en meer nog zoodra men op de *Willy* gewaar was geworden, dat door haar eigen verkeerde handeling de *Laboremus* op een dwaalspoor was ge-

bracht, het voor de *Willy* plicht was geweest om onmiddellijk te stoppen en achteruit te slaan en niet om toch maar door te gaan en te beproeven of alles nog wel terecht zou komen.

De raad op al deze gronden uitspraak doende:

verklaart, dat, naar zijne meening, de meergemelde aanvaring tusschen *Willy* en *Laboremus* is veroorzaakt door de verkeerde manoeuvre van de *Willy*, gevolgd door het verzuim om onmiddellijk na deze begane fout te stoppen en achteruit te slaan.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. van der Zweep, plv. voorzitter, W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, C. M. van Rijn en E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van den secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van 10 Februari 1910.

(get.) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, J. Luytjes.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, E. Deddes.
,, van Rijn.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 25 Februari 1910, n°. 47.

N°. 18.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende de stoomschepen *Oopack* en *Kleist*.

Na voorloopig onderzoek door de inspectie voor de scheepvaart is, bij beschikking van de commissie uit den Raad voor de Scheepvaart van 17 Januari 1910, een onderzoek door den raad bevolen betreffende de scheepsramp op 9 Januari 1910 aan het Engelsche stoomschip genaamd *Oopack* overkomen, zijnde toenmaals dit schip in het Noordzeekanaal in aanvaring geweest met het Duitsche stoomschip *Kleist*.

De raad heeft dit onderzoek ingesteld ter openbare zitting van 3 Februari 1910 en heeft daarbij kennis genomen van de stukken van het voorloopig onderzoek, onder welk de verklaringen door den gezagvoerder R. J. Woodgett en den 1ste-officier O. Jones, beiden van de *Oopack*, aan den inspecteur voor de scheepvaart afgelegd, en van eene scheepsverklaring, 21 Januari 1910 door schipper en bemanning van het s.s. *Kleist* ten overstaan van het Amtsgericht te Hamburg afgelegd, en als getuigen gehoord de zeeloodsen P. Steegers en K. Gomes, en den hulpsluismeester te IJmuiden, K. Smakman.

Uit dit onderzoek is het navolgende gebleken.

Het Duitsche dubbelschroefstoomschip *Kleist*, gezagvoerder O. K. Z. Pahnke, bemand met pl.m. 210 personen, op reis van Japan naar Hamburg, heeft 8 Januari 1910 Amsterdam aangedaan en heeft den volgenden dag des namiddags van daar de reis vervolgd; te 7 uur 30 min. p.m. ongeveer is de loods K. Gomes aan boord gekomen, terwijl het schip in de nieuwe sluis te IJmuiden lag.

Het schip had grooter diepgang dan 60 palmen en voerde daarom de voor het Noordzeekanaal reglementair voorgeschreven drie roode lantaarns; te ongeveer 7 uur 45 min. is het uit de sluis gegaan, de machine ,,langzaam vooruit'', daarna ,,halve kracht'', toen de wind, eene stijve koelte uit W.Z.W., het schip naar S.B. zette.

Daarna is weer gestopt en de machine op ,,langzaam vooruit'' gezet.

Te 7 uur 56 min., toen het schip juist de landtong, op den hoek van het toeleidingskanaal van de nieuwe sluis, gepasseerd was, werden twee toplichten en rood licht van een tegenkomend schip gezien, naar gissing toen reeds binnen de strekdammen.

De machine werd gestopt, zooveel mogelijk S.B., d. i. de noordwal gehouden en één stoot op de fluit gegeven, hetgeen met één stoot, volgens waarneming op de *Kleist*, werd beantwoord.

Daarop werd langzaam vooruit gezet; kort daarop werd waargenomen dat het andere schip naar zijn B.B. zijde overkwam; de machine werd toen gestopt en één stoot gegeven.

Nadat waargenomen werd dat het andere schip in zijne B.B. beweging volhardde, werd de machine volle kracht achteruit gezet en drie korte stooten met de fluit gegeven, welke drie stooten werden herhaald met steeds hard achteruit werkende machine.

Te 7 uur 59 min. had echter de aanvaring plaats, waarbij het andere schip, gebleken de *Oopack* te zijn, ter hoogte van den ingang van de visschershaven, met de steven liep tegen S.B. anker van het *Kleist* en meerdere schade veroorzaakte.

De *Oopack* schoof door tusschen *Kleist* en den noord-kanaalwal, terwijl de S.B. schroef van de *Kleist* het noordkanaalboord raakte.

Het Engelsche stoomschip *Oopack*, groot 2517 netto R.T., gezagvoerder R. J. Woodgett, op reis van Japan naar Amsterdam, is na Antwerpen aangedaan te hebben, van daar 9 Januari 1910 des morgens vertrokken.

De loods voor IJmuiden, P. Steegers, was reeds te Antwerpen aan boord gekomen.

Te 7 uur 40 min. in den avond van dien dag, met klaar weer, harden Z.W. wind, donkere lucht, kwam het schip tusschen de pieren te IJmuiden en is toen door den loods het commando overgenomen, het gewone sein bij binnenkomen, één stoot op de fluit, werd gegeven, de machine op ,,dead slow'' gezet.

Dwars van de semaphore binnen de kleine pieren zijnde, werden toplicht, groen vuur en drie roode lantaarns van een uitgaande boot gezien op, naar schatting, ongeveer 700 Meter vooruit.

De *Oopack*, licht geladen, vóór slechts 10 voet, achter 14 voet diep gaande, werd door den harden Z.W. wind naar den

noordwal gezet en moest daardoor dezen wal steeds houden.

Zoodra het andere schip gezien werd, werden op de *Oopack* twee stooten op de fluit gegeven.

Dwars van de visschershaven gekomen, nog steeds aan den noordwal voortgaande om vorengemelde reden, werd even over S.B. boeg, rood-, groen- en toplicht van het andere schip gezien en onmiddellijk volle kracht achteruit geslagen en te gelijk drie stooten op de fluit gegeven, maar had alstoen de aanvaring plaats met het andere schip, gebleken te zijn de *Kleist.*

Naar het oordeel van den raad vloeit uit het geblekene voort, dat de aanvaring is veroorzaakt doordat, om welke reden dan ook, de *Oopack* zich bevond aan haar B.B. wal, en op de *Kleist* ten gevolge van de bochten welke het vaarwater buiten de sluizen maakt, te laat die positie van de *Oopack* is opgemerkt.

In verband met een soortgelijk ongeval als het hier behandelde, de aanvaring in hetzelfde Noordzeekanaal buiten de sluizen te IJmuiden, tusschen de stoomschepen *Willy* en *Laboremus*, door den raad ook ter openbare zitting behandeld, heeft de raad gemeend evenzeer zijne aandacht te moeten wijden aan de vraag betreffende een waarschuwingsdienst voor in- en uitgaande schepen te IJmuiden.

Hierbij is de raad gewaar geworden, dat zoodanige dienst officieel en reglementair niet bestaat, dat wel feitelijk, ingevolge eene onderhandsche regeling tusschen havendienst en semaphore, door deze laatste aan het sluispersoneel per telephoon de waarneming van een binnenkomend schip wordt medegedeeld, welke mededeeling dan door dat sluispersoneel wordt overgebracht aan den loods van een eventueel in de sluizen liggend uitgaand schip, welke loods dan naar eigen inzicht kan handelen, hetzij wachten, hetzij doorgaan.

Nu is in de beide gevallen, *Willy/Laboremus* en *Oopack/Kleist*, gebleken dat men op het uitgaande schip, bij het verlaten der sluizen niet bekend was met de binnenkomst van het andere en blijft dus de vraag open of, indien men zulks wèl geweten had, het uitgaande schip aanleiding zou hebben gevonden om in of vóór de sluis te blijven liggen wachten op het binnenkomende schip, en aldus de nu plaats gehad hebbende aanvaring zou zijn achterwege gebleven.

Maar ook is gebleken en zulks in het laatst behandelde geval *Oopack/Kleist*, dat juist toen de *Kleist* de sluis had verlaten, d. i. 7 uur 45 min. de dienstdoende sluismeester bericht ontving, op gezegde wijze per telephoon overgebracht, dat een 2-topper binnen 20 minuten binnen de pieren verwacht

werd, terwijl de aanvaring reeds plaats had te 7 uur 59 min. ter hoogte van den ingang van de visschershaven, waaruit volgt dat in elk geval, door welke omstandigheden ook, het bericht niet tijdig is overgebracht.

De raad meent in een en ander aanleiding te mogen vinden om te constateeren het groote belang voor de scheepvaart bij een betrouwbaren en vlug werkenden waarschuwingsdienst te IJmuiden, onder ééne en dezelfde administratie ressorteerende, welke dienst ten doel zoude hebben het openlijk bekend maken zoowel van het uitgaan als van het binnenkomen van schepen, althans van schepen van eene zekere grootte.

De Raad voor de Scheepvaart, op grond van het voorgaande, uitspraak doende;

verklaart, dat de vorengemelde aanvaring tusschen de stoomschepen *Oopack* en *Kleist* is veroorzaakt door het houden van bakboordswal door de *Oopack*, het niet tijdig opmerken van het fluitsein van dit schip, dat het naar bakboord uitwijken wilde, door de opvarenden van de *Kleist;* de fluitseinen op beide schepen kunnen gelijktijdig gegeven zijn, verklaarbaar door den korten afstand waarop de schepen zich van elkander bevonden, toen de aanvaring dreigde; terwijl op beide schepen toen de vergissing bemerkt werd, door volle kracht achteruit te slaan, getracht werd de aanvaring te voorkomen, wat niet gelukte doch grootere schade heeft voorkomen.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. van de Zweep, plaatsvervangend voorzitter, W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, C. M. van Rijn en E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van den secretaris mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van 10 Februari 1910.

(get.) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, J. Luytjes.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, van Rijn.
,, E. Deddes.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 11 Maart 1910, nº. 59.

Nº. 19.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het stoomschip *Emma*.

De Raad voor de Scheepvaart heeft, nadat bij zijne beschikking van 1 Februari 1910 een onderzoek gelast was naar de oorzaken van na te melden ongeval, aan het stoomschip *Emma* overkomen, dat onderzoek ingesteld in zijne openbare zitting van 11 Februari 1910.

Toen is kennis genomen van de scheepsverklaring, door schipper en bemanning van de *Emma* op 30 Januari 1910 ten overstaan van den kantonrechter te Appingedam afgelegd, en zijn gehoord de schipper J. T. Bogeholt, de stuurman D. H. Bogeholt, de machinist F. Wieringa, de stoker A. Braamhorst, de matroos J. Wilkens, uitmakende de bemanning van de *Emma* tijdens het ongeval, en de boekhouder van de reederij, E. Veening.

Uit dit onderzoek is den raad gebleken, dat het stoomschip *Emma* was voorzien van een Nederlandschen zeebrief en voer onder Nederlandsche vlag. Het had vroeger als stoomtrawler dienst gedaan, maar werd onder de tegenwoordige reederij gebruikt in geregelden dienst ter vervoer van lading tusschen Delfzijl en Emden naar Bremerhaven en terug. Volgens den boekhouder der reederij zou zij het schip gekocht hebben voor 30 000 mark, zou daaraan voor 4- à f 5000 vertimmerd zijn, was het eerst voor f 20 000 geassureerd, maar is deze som tot f 25 000 verhoogd, omdat het schip voor dit bedrag op de balans was getaxeerd.

De kapitein had een dienstdiploma voor de zeilvaart, had daarom dispensatie gekregen om ditmaal de *Emma* nog te commandeeren, maar het was dan ook zijne laatste reis. De machinist had een diploma voor visschersvaartuigen. Op den toestand en de bemanning van de *Emma* waren door de

scheepvaartinspectie verschillende aanmerkingen gemaakt en herstellingen en verbeteringen voorgeschreven. Op de verzekering, dat de meest dringende geschied waren en na deze reis het schip zou worden gerepareerd, heeft de inspectie tegen het vertrek geen bezwaar gemaakt. Het schip had een tot 10 Maart 1910 geldig voorloopig certificaat.

In den morgen van 23 Januari 1910 is de *Emma* beladen met 41 500 K.G. aardappelen en 7500 K.G. uien, te 7½ uur van Delfzijl vertrokken naar Emden. Nadat men ten gevolge van mist eenige keeren geankerd had, en vervolgens Emden bereikt had, is des middags te 3 uur opgestoomd met bestemming naar Bremerhaven. Dwars van de Knock heeft men wegens mist en sneeuw wederom het anker geworpen. Den 24sten Januari 1910, des namiddags te half 2 uur, nadat het weder opgeklaard was, werd de reis vervolgd: te half 6 was men bij de Uiterton van de Westereems en te 7 uur had men, Oost koersende, den grooten lichttoren van Borkum ten Zuiden. Het schip liep 7 mijl en men loodde 10 à 12 vaam water. De log wees 20 mijl.

Aangezien daarna geconstateerd werd, dat water in de machinekamer drong en verder bleek, dat het water, niettegenstaande de pompen waren bijgezet, bleef stijgen, werd te ongeveer 10 uur besloten terug te keeren. Eerst werd West en toen Zuidwest gekoersd en later werden eenige zeilen bijgezet, de fok en de bazaan. Tegen 11 uur staakte de machine, en werd beproefd met putsen en emmers het achterruim droog te houden, doch te vergeefs. Om 3 uur 's nachts stond het water op het achterdek. Met de inmiddels gereedgemaakte boot verliet men het schip, dat 10 minuten later zonk in 5 à 6 vadem water. Met de boot bereikte men de Oostereems, waar de invarenden werden overgenomen door de aak *De Goede Verwachting*.

Vaststaat, dat op een gegeven oogenblik water in de machinekamer is gedrongen. In de scheepsverklaring staat vermeld, dat dit binnendringen gevolgd was op het voelen door de bemanning van een stoot van het schip op een haar onbekend gebleven voorwerp.

Intusschen is hiervan ter zitting niet gebleken. De machinist vertelt, dat hij een stoot voelde alsof het schip over iets heen ging en is dit gaan vertellen aan de andere leden der bemanning, vragende of zij ook iets gevoeld hadden. Ter terechtzitting beweerden allen een stoot gevoeld te hebben, de stoker was zelfs wakker geschrokken uit den dommel. Maar dadelijk na het ongeval door de inspectie onder eede gehoord, relateerde die stoker, dat hij niet geslapen had, en

niets anders gehoord had dan een geluid alsof een ladder omviel en het dan ook niet de moeite waard geoordeeld had daarvan notitie te nemen.

De kapitein verklaarde aan de scheepvaartinspectie, dat hij geen stoot gevoeld had, doch eene trilling, alsof de machine doorsloeg, wat mogelijk was, wijl er nogal deining stond.

De stuurman vertelde, dat hij een geluid gehoord had alsof in de machinekamer een aambeeld omviel, en dat hij daarover gesproken had met den matroos Wilkens. Doch deze ontkent dit laatste, maar zegt, dat, toen de machinist kwam vertellen, dat het schip gestooten had, hij zich herinnert eenigen tijd te voren een gevoel gehad te hebben alsof water tegen het achterschip geslagen had, hetgeen hem niet verwonderde — voegde hij er ter terechtzitting bij — wijl door de deining de boot herhaaldelijk water voor over kreeg.

Van een stoot op een voorwerp gewaagde dus niemand tijdens het verhoor dadelijk na het gebeurde, en zelfs de machinist sprak slechts van glijden over een voorwerp.

Het is duidelijk, dat, ofschoon niemand iets bemerkt had, dat onrustbarend geleek, nochtans op het gezegde van den machinist, dat hij een stoot gevoeld had — ofschoon hij niet dat had waargenomen, maar slechts het gevoel van glijden over iets heen — ieder is gaan peinzen en zich eenig geluid is gaan herinneren, en langzamerhand het vermoeden van een stoot is geboren geworden, welk vermoeden in de scheepsverklaring als een stelligheid is uitgesproken.

Van belang met het oog op zeemanschap is het na te gaan, op welk oogenblik de kapitein met het feit van het binnendringen van het water is in kennis gesteld, omdat vaststaat en de scheepsverklaring ook vermeldt, dat eerst om 10 uur men den steven gewend heeft. Ook in dit opzicht is het geraden rekening te houden met de tijden opgegeven in het voorloopig onderzoek, den dag van het ongeval gehouden.

De stoker gaf toen op, dat te half 8 uur de machinist hem is komen waarschuwen, dat het schip water maakte. De kapitein zeide, geen tijd te hebben opgenomen; de stuurman relateert, dat de machinist hem te ongeveer half 9 uur de mededeeling deed, dat het schip water maakte, terwijl de matroos Wilkens, die met den stuurman op de brug was, opgaf, dat die mededeeling geschiedde te 8 uur. De machinist zelf gaf op, dat hij den stoot voelde te half 8 en daarop de anderen was gaan waarschuwen, en dat te 8 uur het schip water maakte, en dit voortdurend wies, waarom hij de ballastpomp aanzette en den kapitein is gaan waarschuwen.

Wanneer hier nu bijgevoegd wordt, dat de andere getuigen allen ter zitting verklaarden, dat de machinist, van den stoot melding makende, daarbij voegde dat het schip water maakte, en dat de stoker, na die mededeeling met den machinist in de machinekamer gekomen de ballastpomp en donkey reeds aangezet vond en waarnam, dat het water reeds over de vloerplaten slingerde, dan ligt het voor de hand, dat de machinist eene onjuiste opgave deed door te vermelden, dat hij gewaarschuwd heeft dadelijk nadat hij den beweerden stoot gevoeld heeft, maar dat aangenomen moet worden, dat hij eerst gewaarschuwd heeft nadat hij het binnendringen van het water reeds had bemerkt, nadat daarna het water reeds over de vloerplaten was gekomen en de pompen toen eerst waren aangezet.

Hieruit blijkt dus tweeërlei: vooreerst, dat de machinist van dien beweerden stoot eerst gesproken heeft een half uur daarna, en ten tweede, dat dus tegen 8 uur het water over de vloerplaten kwam en toen eerst de pompen zijn aangezet.

Maar dan blijkt ook dit, dat, niettegenstaande te 8 uur de toestand reeds was als geschetst, men nog 2 volle uren is blijven doorstoomen, om toen eerst de terugreis te aanvaarden, met de hoop de Eems te bereiken, niettegenstaande de machinist verklaart, dat, ondanks alle pompen waren aangezet, ook de binnencirculatie op het schip was gezet, het water in de machinekamer niet te houden was en voortdurend bleef wassen.

De kapitein, opmerkzaam gemaakt op dit eerst zoo laat genomen besluit om terug te keeren, verontschuldigde zich, dat de machinist hem aanvankelijk gezegd had, dat hij probeeren wilde „het water te houden", en dit wel dacht te kunnen doen als de pompen goed bleven werken. Maar bij voortdurende oplettendheid had de kapitein al heel spoedig kunnen zien, dat dit onmogelijk was en dus veel eerder moeten omkeeren. Intusschen wil de raad den kapitein geen verwijt toevoegen, wijl deze geen diploma heeft voor stoomvaarttuigen en hij de meest duidelijke bewijzen gaf dat hij van stoommachines niet het minste verstand had.

Met den machinist echter is het anders gesteld. Vaststaat, dat hij eerst is gaan waarschuwen, nadat hij niet alleen had waargenomen dat water in de machinekamer drong, maar nadat reeds bij elke slingering van het schip het water over de vloerplaten liep, en hij dientengevolge de ballast- en donkeypompen had aangezet. Veel haast had hij blijkbaar niet, want volgens zijn eigen verhaal is hij eerst naar zijne

eigen hut gegaan, waar de stoker zich bevond, heeft dezen over den stoot gesproken, heeft toen een pruimpje tabak genomen, is toen naar de brug gegaan om te zien of de kapitein zich daar bevond, heeft met den stuurman gesproken en is daarna naar de kapiteinshut gegaan om vervolgens met den kapitein en den stoker naar de machinekamer terug te keeren, waarna hij de binnenboordsinjectie heeft bijgezet en den stoker heeft bevolen naar dek te gaan en buitenboords te zien of de pompen goed werkten, wat deze deed. De pompen bleken toen goed te werken.

Verder verklaart de machinist, dat de buitenboordsinjectie is dicht gezet vóórdat de binnenboordsinjectie is geopend, waarop het luchtledig iets viel, maar niet bleef vallen. Voorts wist de machinist niet te vertellen of er op de binnenboordscirculatie eene vaste of eene losse klep zat; hij had zich hiervan nooit vergewist. Ook hij is gaan kijken bij de achtergland van de schroefaskoker; deze druppelde een beetje, zooals gewoonlijk. In het voorloopig onderzoek heeft de machinist nog verklaard, dat de ballastpomp, die eerst goed werkte, later verstopt raakte.

Uit een en ander blijkt, dat de machinist aanvankelijk de ernst van de zaak niet heeft ingezien, evenmin als de kapitein, die niet eens het voorruim gepeild heeft ter onderzoek of wellicht het water van dien kant kwam. En het luik van het achterruim is eerst geopend nadat de machine was gaan stilstaan; toen stond in dat ruim weinig water, en is men daaruit met emmers en putsen gaan scheppen.

Ten opzichte van den machinist heeft de raad dan ook den indruk gekregen, dat deze in het waarnemen zijner plichten is te kort geschoten en — slimmer nog — wetende, dat er water in het schip drong, den kapitein niet dadelijk voldoende den ernst van het geval onder de oogen heeft gebracht. Hij toch diende te weten, dat zoodra water in het schip drong, waarvan hij de herkomst niet kon nagaan, gevaar rees en dus dadelijk had moeten worden ingegrepen, en dat vooral toen het water aan den vloer kwam, de veiligheid van het schip zeer ernstig werd bedreigd, immers dan het gevaar groot was, dat het water ook den ketel zou bereiken, dan stoomhouden niet meer mogelijk zou zijn en het schip aan de toevallen der zee zoude zijn overgegeven. Niet eenmaal slechts en alleen bij het eerste aanzetten van de pompen, gelijk nu gebeurd is, maar herhaaldelijk had de werking der pompen scherp moeten zijn gecontroleerd. Want het komt bijna altijd voor, dat de lenspompen door vuil uit het schip worden gestoord, als wanneer die kleppen moeten

worden schoon gemaakt. Het scheppen van water uit het achterruim — nadat de machine was stop gezet — kon ook tot niets leiden. Had men krachten ter beschikking, dan had dit scheppen en reeds veel eerder in de machinekamer moeten zijn toegepast. Deze droog te houden om zoo lang mogelijk stoom op den ketel te houden, was de eisch van het oogenblik.

Wat nu de oorzaak van het ongeval betreft, aangenomen mag worden, dat het water in de machinekamer is gedrongen hetzij als gevolg van eenig lek, wellicht ontstaan door slijtage van de huid onder de ketels bijv., door het schuren van losgeraakt cement of ijzeren voorwerp veroorzaakt, hetzij door de verkeerde werking van de binnenboordscirculatie.

Omtrent die oorzaak valt niets met zekerheid te zeggen. In November 1908 is ditzelfde schip, waarop toen echter deze machinist geen dienst deed, ter plaatse en ongeveer waar het nu gezonken is, door een boot aangetroffen ook met water in de machinekamer en toen nog behouden naar binnengesleept. De toenmalige expert schreef den raad, dat tijdens het toen gehouden onderzoek nergens eenig lek in het schip of fout in de machines ontdekt was.

Aldus gewezen door de heeren mr. T. Henny, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; D. F. Rasker, J. Mooi, buitengewone leden; W. Fenenga, werktuigkundig lid; J. Maandag, machinist-lid; in tegenwoordigheid van 's raads secretaris mr. Richard Janssen en door den voorzitter uitgesproken ter openbare zitting van 17 Februari 1910.

(*get.*) Taco Henny.
,, W. Allirol.
,, J. Luytjes.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, J. Maandag.
,, D. F. Rasker.
,, J. Mooi.
,, W. Fenenga.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 11 Maart 1910, n°. 59.

N°. 20.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende de sleepboot *Oostzee* en de baggermolen *G. G. 10*.

Na voorloopig onderzoek in deze door de scheepvaart-inspectie is bij beschikking van de commissie uit den Raad voor de Scheepvaart van 7 Februari 1910 een onderzoek door den raad bevolen betreffende de scheepsramp, op 31 Januari 1910 aan de sleepboot *Oostzee* overkomen, zijnde de toenmaals door deze sleepboot gesleepte baggermolen *G. G. 10* omgeslagen en gezonken, waarbij de beide opvarenden van den baggermolen verdronken.

Het onderzoek heeft plaats gehad ter openbare zitting van 12 Februari 1910, toen de raad kennis nam van een uittreksel uit het journaal, aan boord van de sleepboot gehouden gedurende de hieronder te behandelen reis, en als getuigen hoorde den gezagvoerder Johannes Hendrikus van der Hoeven, den stuurman W. P. van Dijk en den matroos P. van der Hoeven, allen destijds opvarenden als zoodanig van de *Oostzee*.

Uit dat onderzoek is het volgende gebleken:

De sleepboot *Oostzee*, varende met Nederlandschen zeebrief onder Needrl. vlag, toebehoorende aan L. Smit & Co.'s sleepdienst te Rotterdam, heeft, in opdracht om den Duitschen baggermolen *G: G. 10*, toebehoorende aan Gebrs. Goedhart, te Wilhelmshafen, te sleepen van Hull naar laatstgenoemde plaats, 30 Januari 1910 gemelden baggermolen te Hull op sleeptouw genomen.

Vóór het vertrek dien dag heeft de gezagvoerder van de sleepboot den baggermolen geheel, ook inwendig, zoo in bergruimte als logies, geïnspecteerd in bijzijn van den expert van assuradeuren, Hoogerwerff, en den inspecteur van ge-

zegden sleepdienst, van Loon, en bevonden dat de emmers op den ladder gelaten waren, behalve de onderste, welke onder water zouden geweest zijn, die afgenomen en onderin geborgen waren.

Verder waren nog onderin geborgen eenige ijzeren verwisselingstukken, alles goed vastgesjord; alle poorten, zich bevindende aan den buitenkant langs den geheelen molen, boven het berghout, waren dichtgezet met daartoe passende houten bedekkingen, 2 Eng. duim dik, welke waren bevestigd door middel van een daar midden door gaanden ijzeren bout, waarvan de kop, aan de buitenzijde rustte op een ijzeren ring, en aan de binnenzijde vastgezet met een knevel.

Deze luiken hadden volgens den gezagvoerder reeds op vorige reizen dienst gedaan, immers was de molen vóór 7 jaren in Holland gebouwd en sedert dien op verschillende plaatsen gebruikt.

Enkele luiken waren vernieuwd, ook eenige waarlooze bevonden zich onderin.

De ladder van den molen was opgelicht en rustte op dwars over de sleuf in den molen liggende ijzers, terwijl die sleuf aan de onderzijde niet was dichtgemaakt, noch de beide vleugels van den molen aan elkander waren bevestigd op andere dan de gewone wijze.

Op het dek van den molen stond een jol, niet in davits hangende, en dus niet door twee man in zee te brengen.

De molen was bemand met 2 man, de runners J. Hak en P. van Tienen, Hollanders, behoorende tot het personeel van den sleepdienst, en mede voor dit werk uitgezonden.

Naar den kapitein was medegedeeld, had de molen te voren te Hull gedokt.

Na gemeld vertrek uit Hull, is men met den molen, gesleept, met de sleuf naar achteren, op 200 M. aan 11 duims manillatros, ten 12 u. 30 m. 's middags uit de Humber in zee gekomen, met goed weer, matige Noordelijke deining, rijzenden barometer, gaande tot 755 m.M. en gunstigen W. N. W. wind; gekoerst werd O. Z. O. $\frac{3}{4}$ O. (misw.) met volle kracht.

te 6 u. 30 m. 's avonds was de wind gekrompen tot W. Z. W., de zee moeilijker, de lucht buiig en de barometer gedaald tot 753 m.M.

Wegens den zeegang is men vóór de zee gaan wegloopen, met machine op halve kracht, en een vaart van $4\frac{1}{2}$ mijl.

De molen voerde bij nacht de beide boordlichten en een heklicht.

2

In den nacht is voortdurend aandacht op den molen gehouden, en niets bijzonders bespeurd.

In den morgen van 31 Januari 1910, te ongeveer 6 u. 30 m., bij het dag worden, bemerkte de stuurman, die de wacht had, en de roerganger van der Hoeven, dat de molen eenige slagzijde over B.B. had.

De gezagvoerder, gewaarschuwd en aan dek verschenen te 6 u. 45 m., maakte overal, seinde met de stoomfluit, maar kreeg geen antwoord, en was ook niemand op den molen te zien.

De slagzijde vermeerderde en aangezien de zee te moeilijk was om met de boot er heen te gaan, is rondgestoomd, de tros gekapt en intusschen weer geseind.

Als toen kwamen beide runners van achteren uit de kap van het logies, liepen naar voren, keken naar de tros en rond en gaven daarop het sein „haal ons af".

Op pl. m. 60 M. genaderd kantelde de molen en bleef onderst boven drijven.

De eene runner, Hak, werd drijvende gezien, opgehaald, bleek echter reeds overleden; de ander is niet gevonden.

De reddingsgordels, welke ten getale van 4 in de boot op den molen hadden gelegen, werden drijvende gezien.

De molen heeft aldus nog 2 uren gedreven en is toen gezonken, op 53° 39′ N. B. en 3° 6′ O. L. gegist bestek.

Tusschen het aan dek komen van den gezagvoerder en het kantelen zijn pl. m. 20 minuten verloopen.

Ook al door dit spoedig verloop, hetgeen wijst op een in groote hoeveelheid snel binnendringen van water, schrijft de gezagvoerder het ongeval toe aan het zich begeven van een houten luik van een der poorten, omdat het hout, dat licht en droog was, kan doorgebarsten zijn.

Veiliger vindt hij daarom ook de bevestiging van zoodanige houten poortbedekking door middel van een bout met knevel zoowel aan de binnen- als aan de buitenzijde, hetgeen dan ook door den sleepdienst wordt toegepast, zoo deze zelf voor dergelijke luiken te zorgen heeft; volgens hem was intusschen deze voorziening der poorten door voormelden expert goedgekeurd.

Volgens den kapitein waren de genoemde runners beproefde menschen, die, reeds jaren in dienst van den sleepdienst, dergelijk werk reeds herhaaldelijk hadden medegemaakt; zij stonden als zoodanig onder zijn gezag en had men met elkander verbinding door middel van ook hun bekende seinen.

In den avond van den 30 Januari, nadat de lichten waren ontstoken, had men op een fluitsein „of alles in orde was"

geen antwoord van den molen gekregen, maar aangezien niets bijzonders werd waargenomen en de zee den molen niet overmatig deed slingeren en in elk geval er niet over sloeg, had men in dit niet antwoorden berust.

Voormelde feitelijke gegevens, welke ten gevolge van het zinken van den baggermolen en het verongelukken van diens geheele bemanning, uit den aard der zaak niet zijn te vergelijken en te bevestigen, kunnen niet anders leiden dan tot het uitspreken van vermoedens omtrent de ware oorzaak van het ongeval en dan is er ook grond voor des kapiteins opvatting, dat een der houten poortbedekkingen zich zou begeven hebben, gebaseerd op de omstandigheden als hierboven gemeld, maar toch is niet uitgesloten, dat op andere wijze het water is binnengedrongen en alleen kan wel als vaststaande worden aangenomen, dat de slagzijde en het omkantelen is veroorzaakt door het binnenkomen van water, op welke wijze ook.

Wel is gebleken door diezelfde feitelijke gegevens, dat de bemanning van den molen, die geen andere taak had, een roer was er niet, dan te waken en uit te kijken, in dien plicht te kort is geschoten.

Nu kan alleen verondersteld worden, dat, indien die mannen wel hun plicht hadden gedaan en dus indien althans een van de twee gedurende den nacht en in den morgen vóór het ongeval aan dek ware geweest, deze den buitengewonen toestand van den molen direct en eerder, dan op de sleepboot is geschied, zou hebben waargenomen, en dat hij dan onmiddellijk, ook met behulp van den tweeden man, in het defect had kunnen voorzien, hetgeen, indien het gelegen had aan de poortbedekking, had kunnen verholpen worden door een aanwezig waarloos luik, zelfs door het sluiten van de nog ter plaatse aanwezige glazen patrijspoort, maar zekerheid daaromtrent bestaat niet en kan de raad dus niet een oorzakelijk verband tusschen plichtverzuim en ongeval als vaststaande aannemen.

Op al welke gronden de raad voor de scheepvaart uitspraak doende:

verklaart dat vorengemeld ongeval op 31 Januari 1910 overkomen aan den door de Nederlandsche zeesleepboot *Oostzee* gesleepten baggermolen *G. G. 10*, is veroorzaakt door het daarin binnendringen van zeewater, zonder dat omtrent de oorzaak van dat binnendringen eene beslissing is te geven, en zonder dat deswege op de handelingen van de opvarenden van de sleepboot bedenkingen zijn te maken, behalve deze, dat, toen de gezagvoerder 's avonds geen antwoord van den

4

baggermolen op zijn seinen kreeg, het toch wenschelijker ware geweest, dat hij daarin niet had berust.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. van der Zweep, plv. voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, plv. lid; C. M. van Rijn en E. Deddes, buitengewone leden; in tegenwoordigheid van den secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van 21 Februari 1910.

(*get.*) C. v d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, E. Deddes.
,, H. de Booy.
,, van Rijn.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 18 Maart 1910, n°. 65.

N°. 21.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het zeilvisschersvaartuig *Rust Roest.*

De Raad voor de Scheepvaart heeft, nadat bij beschikking van 5 Februari 1910 een onderzoek gelast was naar de oorzaken van de na te melden scheepsramp, dat onderzoek gehouden te zijner openbare zittingen van:

1. 10 Februari 1910, toen kennis genomen is van de scheepsverklaring van de *Rust Roest* en gehoord werden de schipper, stuurman en matroos van dat vaartuig, S. de Ruiter, L. Sala en L. van Dongen;
2. 17 Februari 1910, toen gehoord werden de schipper, matroos en machinist van de *Bertina;*
3. 24 Februari 1910, toen kennis genomen is van de verklaring van M. den Braber, blijkens proces-verbaal van 25 Januari 1910 ten overstaan van de scheepvaartinspectie afgelegd en gehoord werden B. Helemigh en A. Roodzant, kapitein van en matroos op den stoomhopper *Amsterdam II.*

De schipper van de *Bertina* heeft verzocht nog als getuigen te hooren zekeren Meeuwenoord en den kustwachter. Deze laatste is door de scheepvaartinspectie gehoord, maar heeft verklaard, niets van de aanvaring te hebben gezien, terwijl de andere getuige wegens afwezigheid niet is kunnen worden gedagvaard. Wijl de raad de zaak voldoende toegelicht acht, is het onderzoek gesloten.

Uit dit onderzoek is den raad gebleken, dat tijdens het ongeval, zoowel het zeilvisschersvaartuig *Rust Roest* als het stoomvisschersvaartuig *Bertina* voorzien waren van Nederlandsche meetbrieven, voeren onder Nederlandsche vlag en behoorden aan Nederlandsche reederijen.

Den 25sten Januari 1910, des voormiddags omstreeks 10 uur, kwam de *Rust Roest* de haven van IJmuiden binnen-

zeilen, en was de *Bertina* uitvarende van IJmuiden naar zee. Het weder was helder en er woei een stijve bries uit het N.N.O.

Stagfok, dubbelgereefd grootzeil en dubbelgereefd bezaan bijgezet, kwam de *Rust Roest*, liggende bij den wind, over stuurboord met een driemijl's vaart de haven binnenzeilen. Het schip moest al spoedig voor een sleep loggers iets afhouden en kwam toen beneden de havenas. Maar zoodra het de sleep voorbij was, loefde het twee streken op en vervolgde met den koers Oost zijn weg. Dwars van ton drie middenvaarwaters gekomen, zag men de *Bertina* aan stuurboord vooruit op pl.m. 3 streken. Dit schip had een zevenmijlsvaart en de *Rust Roest* ongeveer een streek aan stuurboordzijde vooruit. Hadden beide schepen koers gehouden, zij zouden elkaar zijn vrij gevaren, terwijl alle gehoorde personen eenstemmig verklaren, ook de schipper van de *Bertina*, die zelf aan het roer stond, dat aan zijn bakboordszijde meer dan overvloedig ruimte was, om de *Rust Roest* aan haar stuurboordszijde te passeeren. In plaats echter van koers te vervolgen of wanneer goede zeemanschap dit gebood een weinig bakboord uit te wijken, deed de *Bertina* het tegendeel, ging zij, die steeds een zevenmijlsvaart was blijven behouden, op slechts ongeveer 2 à 3 loggerslengten van de *Rust Roest* verwijderd, stuurboord uit, kruiste alzoo de koerslijn van dit zeilvaartuig, met het ongelukkig gevolg, dat zij dit schip aan stuurboordzijde met groote kracht inliep ter hoogte van even achter de beting, dit schip door den wind gegooid werd en daaraan groote schade werd toegebracht.

Vermelding is nog waard, dat de schipper van de *Bertina* alleen op de brug stond, en van de geheele equipage slechts één man op dek was; en die schipper voor den raad verklaard heeft, niet reeds order te hebben gegeven om achteruit te slaan, toen gevaar voor aanvaring dreigde, maar eerst ,,toen de aanvaring geheel onvermijdelijk was'', omdat hij dit toen eerst doende, het schip in den kop is aangevaren, terwijl, had hij het eerder gedaan, hij dat schip midscheeps zou hebben beschadigd. Uit het voorgaande blijkt duidelijk, dat de *Bertina*, met schending van de regelen voor het uitwijken van stoom- voor zeilvaartuigen en in strijd met alle goede zeemanschap, gevaren heeft.

Welke verontschuldiging wordt nu door den schipper van de *Bertina* voor deze roekelooze manoeuvre aangevoerd? Voor den raad beweerde hij, dat ,,zijn boot een moeilijke stoomhouder is'' en dat hij, uit de visschershaven vertrekkende met 12 atmosferen stoom, van de 10 keeren geregeld 9 keeren

had waargenomen, dat vóór het schip bij de pieren was, de stoom gezakt was tot 8 atmosferen, en hij deze bepaald noodig had om niet door den stroom op de Zuiderpier te worden gezet; dat hij daarom bij stroom van de Noord en bij de heerschende stijve noordelijke bries het bovenvaarwater wilde houden en om deze reden vóór de *Rust Roest* over wilde stoomen; dat hij meende dit veilig te kunnen doen, omdat, toen hij dat besluit nam, hij, voordat de *Rust Roest* het laatste schip van de sleep gepasseerd was, en toen hij nog 240 meter van dit schip verwijderd was, één stoot met de stoomfluit had gegeven en te gelijk het roer bakboord (oud commando) had geworpen; dat in zijn gedachte aldus handelende, hij gerust met volle kracht kon doorstoomen, immers er op mocht rekenen, dat de *Rust Roest* stuurboord zou uitwijken, maar dit schip juist het tegendeel gedaan had en was gaan oploeven.

Aangenomen, voor een oogenblik, dat deze schipper de feiten juist weergeeft, dan nog zag hij, die zelf schipper van zeilvaartuigen is geweest, over het hoofd, dat de *Rust Roest*, zeilende met N.N.O. wind, oost voor liggende en zeilende bij den wind, niet anders kon varen, dan zij gedaan heeft, wijl, ware zij stuurboord uitgeweken, zij te laag zoude zijn gekomen bij de binnenpieren en achter het fort komende te schralen wind zoude hebben gehad om het kanaal, leidende naar de visschershaven, te bezeilen. De schipper van de *Bertina* had dus kunnen en moeten begrijpen, dat de *Rust Roest*, na de sleep gepasseerd te zijn, een weinig zou gaan oploeven en mocht haar niet uit haar koers drijven.

Maar in de tweede plaats dekt het geven van het sein met de stoomfluit zijn onvoorzichtig manoeuvreeren niet. De mogelijkheid bestond, dat dit sein op de *Rust Roest* niet werd gehoord — gelijk ook het geval is geweest — of niet begrepen werd. Wijl dit schip geen sein kon geven, ten blijke, dat het sein van de *Bertina* gehoord en begrepen was, of dat men daarmede niet akkoord ging, was de *Bertina* na het eenmalig geven van een sein niet verantwoord vóór over te steken.

Maar erger wordt het, nu afdoende blijkt, dat de schipper van de *Bertina* onwaarheid spreekt. Waar kan het wellicht zijn, dat, toen de *Rust Roest* het laatste schip van de sleep passeerde, beide schepen en de *Bertina* 240 meter en verder van elkander verwijderd waren. Maar waar is ook, dat toen de *Bertina* het sein op de stoomfluit gaf en daarna bakboordroer gaf, beide schepen uiterlijk 3 loggerlengten van elkander verwijderd waren. Dit is de afstand welke de matroos die

op het dek van de *Bertina* stond, aangeeft; van Dongen van de *Rust Roest* geeft als afstand op 2 à 3 loggerlengten en de schipper van de *Rust Roest* geeft op één loggerlengte. Hieruit valt in elk geval af te leiden, dat beide schepen tijdens de koersverandering van de *Bertina* zoo dicht bij elkaar waren, dat, in aanmerking genomen de zevenmijlsvaart, welke de *Bertina* behield, een aanvaring moest volgen.

Maar ook het motief voor deze roekelooze handeling is dwaas. Vooreerst verklaarde de machinist van de *Bertina*, dat de machine vóór de aanvaring 115 slagen deed, en dat de stoomontwikkeling van dien aard was, dat de machine dat aantal slagen bepaald had kunnen blijven maken, en dat *wel eens* bij het uitstoomen de druk van 12 op 8 atmosferen daalde, maar dat dan het schip nog goed bestuurbaar is.

Al had echter de schipper van de *Bertina* vrees gekoesterd, dat hij te weinig stoom zou overhouden tegen dat hij bij de buitenpieren kwam, dan belette hem niets om bakboord uitwijkende langzaam te stoomen, als wanneer hij stoom zou hebben bespaard. Bovendien was het oversteken hoogst roekeloos, wijl het daarbij op snel handelen aankwam, en dit niet wel mogelijk was, waar hij alleen op de brug staande èn roer èn telegraaf èn stoomfluit moest bedienen.

Dit dermate onthand zijn is ook — het is duidelijk — de eenige oorzaak, dat hij, gevaar ziende, niet dadelijk achteruit geslagen heeft, maar dit eerst gedaan heeft toen de aanvaring geheel onvermijdelijk was. Onder zulke omstandigheden, welke volle oplettendheid en snel handelen vorderen, heeft dit èn het roer èn de telegraaf te moeten bedienen, het natuurlijk gevolg gehad, dat het bevel van achteruitslaan ta laat is kunnen worden gegeven.

Hier bestond alle aanleiding om art. 48 van de Schepenwet op den schipper van de *Bertina*, die de eenige schuldige aan de aanvaring is, toe te passen. Wanneer de raad dat nochtans niet doet, dan is het omdat de raad uit de serie ongevallen, aan stoomvisschersvaartuigen laatstelijk overkomen, de overtuiging gekregen heeft, dat het totaal gebrek aan contrôle, waaronder de bemanningen dezer vaartuigen tot dusver hebben geleefd, misstanden heeft doen ontstaan, welke nu aan het licht treden. Dadelijk met stramme hand op te treden, wil de raad nog niet, hopende, dat nu den belanghebbenden gebleken is, dat voortaan strenge contrôle zal worden uitgeoefend, dit voor hen een aansporing en motief zal zijn om van gedragslijn te veranderen. De raad geeft de verzekering, dat voortaan in gevallen als het onderhavige art. 48, voormeld, zal worden toegepast.

Aldus gewezen door de heeren mr. T. Henny, president; J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, plaatsvervangend lid, en J. G. T. Broekmeijer en G. Z. Jol, buitengewone leden van den Raad voor de Scheepvaart, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter 's raads openbare zitting van 24 Februari 1910 door den voorzitter.

(get.) TACO HENNY.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, BROEKMEIJER.
,, G. Z. JOL.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Zondag 20 en Maandag 21 Maart 1910, n°. 67.

N°. 22.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het stoomvisschersvaartuig *Dubbeldam IJM. 17.*

De Raad voor de Scheepvaart heeft, nadat bij beschikking van 25 Januari 1910 een onderzoek bevolen was naar de oorzaken van na te melden scheepsramp, dat onderzoek gehouden te zijner openbare zitting van 17 Februari 1910.

Toen zijn gehoord de schipper F. van 't Hart, de machinist J. Bralten en de matroos J. Breukels, allen aan boord van het stoomvisschersvaartuig *Dubbeldam IJM. 17* tijdens het ongeval.

Uit het onderzoek is den raad gebleken, dat voormeld vaartuig was voorzien van een Nederlandschen meetbrief, voer onder Nederlandsche vlag en behoort aan eene Nederlandsche reederij.

Den 2den Januari 1910 is dit vaartuig visschende geweest op ongeveer 25 mijl N.N.O. van het Haaksvuurschip. Dien dag des voormiddags aanvaardde het de terugreis naar IJmuiden. Des namiddags te 3 uur passeerde men voormeld vuurschip aan de binnenzijde op circa een halven mijl afstand. Van daar werd koers gezet Zuid niet beoosten, loopende volle kracht, ongeveer 6 Engelsche mijl. Het schip kon harder loopen, maar had in tien maanden niet gedokt, terwijl de kompassen sedert Maart 1906 niet gecompenseerd waren. In dien koers werd, volgens de log, die betrouwbaar was, 27 Engelsche mijlen afgelegd. Toen wërd gestopt, gelood en 10 vadem water bevonden. Daarop werd zacht aan — driemijlsvaart — gestoomd en vervolgens om het kwartier gelood, waarbij eene diepte werd geconstateerd van 9 vaam, welke behouden werd. Er heerschte voortdurend dikke mist. Na drie à vier malen looden werd een mistsein gehoord

vooruit aan stuurboordzijde, hetwelk de schipper hield voor het mistsein van de brulboei. Daarom bleef de schipper denzelfden koers houden om het geluid in het Noordwesten te krijgen. Doch na nog circa 20 minuten zacht aan gestoomd te hebben in zuidelijken koers, liep het vaartuig eensklaps aan den grond, circa 200 meter benoorden de noorderpier van IJmuiden. Men sloeg achteruit, waarop het schip dadelijk weer vlot geraakte en IJmuiden, zonder schade te hebben beloopen, werd bereikt.

Verder verklaart de schipper vóór de uitreis wel vernomen te hebben, dat het mistsignaal van den vasten wal bij de semaphore naar de zuiderpier zou worden overgebracht en dan ook de geluidstoonen zouden worden gewijzigd, maar hij wist niet wanneer dit zoude geschieden en welke wijziging zou worden aangebracht. De kennisgevingen van het Ministerie van Marine ,,Berichten aan zeevarenden'' worden hem door de reederij niet verschaft, en aan boord heeft hij slechts de klein-bestekkaart.

Had de schipper den koers door hem gevolgd afgezet op eene groot-bestekkaart, dan zou hij hebben opgemerkt, dat die lijn Zuiden van af ½ mijl beoosten Haaksvuurschip uitliep op een punt 1 Eng. mijl buiten de IJmuiderpieren, terwijl de brulboei 5000 meter daarbuiten ligt. En hoewel hij eerst de achtereb even lang mede had als later de voorvloed tegen, had hij toch moeten bedenken, dat, vermits hij later zeer langzaam ging stoomen, de vloed hem meer had ingezet dan de eb uitgezet, en dat dus goede zeemanschap geboden had westelijker te sturen ter verkenning van de lichtbrulboei, indien dit mogelijk was, of in elk geval ter vermijding van de kans om benoorden de noorderpier te loopen, gelijk nu geschied is. Bovendien was het compas sedert 1906 niet geregeld en was dus verandering in de afwijking mogelijk. Had hij bovendien oplettend geluisterd, dan moest het hem zijn opgevallen, dat hij in stede van de regelmatige stooten van het mistsignaal van de semaphore — dat hij nog als bestaande aannam — waarnam het onregelmatig geluid van het signaal der brulboei. De aan het roer staande matroos Breukels heeft hierop wel degelijk gelet, en heeft daarom, dat signaal hoorende, dadelijk gezegd, dat hij dit hield voor dat van de zuiderpier. De schipper verklaart echter deze opmerking van den man aan het roer niet gehoord te hebben.

Had de schipper eene groot-bestekkaart aan boord gehad, en daarop de koersen kunnen afzetten, en geweten dat juist een nieuw mistsein op de zuidpier was geplaatst, dan zou

de raad alle reden hebben den schipper zijne onoplettendheid te verwijten. Thans zal de raad zoover niet gaan, in aanmerking nemende ook den geringen ernst van de ramp.

Alleen zij er op gewezen dat opnieuw blijkt de noodzakelijkheid van het aan boord hebben van de groote kaart en van het in kennis stellen van de schippers door hunne reederijen met den inhoud der ,,Berichten aan zeevarenden'', voor zoover deze voor de schippers der visscherijvloot van belang is.

Aldus gewezen door de heeren mr. T. Henny, president; J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, plaatsvervangend lid, en J. G. T. Broekmeijer en G. Z. Jol, buitengewone leden van den Raad voor de Scheepvaart, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter 's raads openbare zitting van 24 Februari 1910 door den voorzitter.

(get.) TACO HENNY.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, BROEKMEIJER.
,, G. Z. JOL.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN.
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 23 Maart 1910, nº. 69.

Nº. 23.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende de stoomtrawler *Gerberdina Johanna YM. 134* en de botter *UK. 309.*

Na voorloopig onderzoek door de scheepvaart-inspectie, is bij beschikking van de commissie uit den Raad voor de Scheepvaart van 7 Februari 1910 een onderzoek door den raad bevolen betreffende de scheepsramp op 3 Februari 1910, zijnde toen de stoomtrawler *Gerberdina Johanna YM. 134* in aanvaring geweest met den botter *UK. 309.*

Het onderzoek heeft plaats gehad in de openbare zitting van 21 en 22 Februari 1910, toen de raad kennis nam van de scheepsverklaring, in afschrift overgelegd, door schipper en bemanning van de *YM.134* ten overstaan van den kantonrechter te Haarlem afgelegd, en als getuigen hoorde Jan Krijger, schipper, F. van Croonenborg, stuurman, beiden van de *YM. 134,* en Teunis van Slooten, schipper, en P. R. Kroon, knecht, beiden destijds op de *UK. 309.*

Uit het onderzoek is den raad het volgende gebleken:

De stoomtrawler *Gerberdina Johanna YM. 134,* een geheel overdekt zeevisschersvaartuig, thuis te IJmuiden en toebehoorende aan de Algemeene Visscherijmaatschappij aldaar, heeft op 2 Februari 1910, onder de Hollandsche kust op 52° 53′ N.B. en 3° 50′ O.L., gevischt tot 9 uur 30 minuten p. m. en heeft alstoen gekoerst naar IJmuiden.

Te 11 uur 20 minuten p. m. werd het bliksemlicht van IJmuiden gepeild Z. ½ O. en werd recht daarop aangehouden.

De wind was Z. Z. W., matige koelte, kalme zee.

De pieren naderende, werden eenige visscherszeilvaartuigen gepasseerd, waarvan de vuren goed zichtbaar waren.

Te 12 uur 45 a. m. van 3 Februari 1910, op ongeveer 3

mijil afstand N. N. W. van het rood vuur van het noorderpierhoofd, werden in den stralenbundel van het bliksemlicht de zeilen van een botter gezien, die recht voor den trawler over zeilde in Z. W. t. W. koers.

Dit vaartuig werd Z. O. gepeild, terwijl de trawler Z. voor lag op het kompas.

De botter kwam van achter de bazaltblokken van de noordpier wegzeilen, d. w. z. aan de noordzijde van die pier, en werd geen licht daarop waargenomen.

De stand der zeilen van den botter, welke over S. B. bij den wind lag, was in de stralen van den lichttoren zichtbaar.

De trawler liep volle kracht met ongeveer 8 mijls vaart en omdat bij koersvervolgen gevaar voor aanvaring werd gezien, is, om achter den botter om te gaan, ongeveer 1½ streek naar B.B. afgehouden, maar is daarbij geenerlei fluitsein gegeven.

Op dat oogenblik werd waargenomen, dat zich iemand met een lichtje op den botter naar het voorschip bewoog.

Te gelijker tijd ging de botter voor den wind rond, als om in N.N.W. richting vóór den trawler over te loopen.

De afstand tusschen beide vaartuigen was toen een paar loggers lengte.

Om de alstoen onvermijdelijke aanvaring alsnog te trachten te voorkomen, werd hard B.B.-roer gegeven, maar vruchteloos, en werd gestopt en volle kracht achteruitgeslagen.

De S.B.-boeg van den trawler, even achter den steven, raakte den botter tegen B.B.-boeg.

De trawler had na de aanvaring een deuk in de S.B.-zijde ter hoogte van den voorgalg, ter plaatse waar de botter met zijn B.B. zwaard bout tegen den trawler was aangezwaaid.

De botter *UK. 309*, ongeveer 16 ton groot, had op 2 Februari 1910 gevischt benoorden de noordpier van IJmuiden, tot 10 uur 's avonds en werd alstoen besloten bezuiden de pieren te gaan visschen.

Daarop, terwijl de botter van nabij het strand benoorden de noordpier afzeilde, liggend over S.B. bij den wind, en terwijl deze nog was onder de blokken van die noordpier, werd het roode licht en toplicht van den trawler schuin in lij opgemerkt, koersende naar de haven.

De afstand was naar schatting ongeveer 1000 meter.

Inmiddels kwam de botter buiten den kop van de noordpier.

Omdat de lantaarn, bevestigd aan een stang voor op de plecht, zwartgewalmd was, heeft de schipper een andere brandende lantaarn van onder gehaald en is met deze in de

hand gaan staan in de midscheep aan S.B. Meenende, dat de trawler voor hem over, de haven wilde binnen gaan, heeft de schipper, met de bedoeling om achter den trawler om te gaan, den roerganger, Kroon, gelast, vol te houden, d. i. voor den wind af te houden, te gelijker tijd met het licht op de voorplecht klimmende.

De botter was toen ver benoorden de lijn van de geleidelichten, dwars van het roode licht van de noordpier.

Op hetzelfde oogenblik dat de schipper op de voorplecht kwam en de botter rond was gevallen, terwijl het zeil nog over S.B. stond, zag hij dat de trawler op hem aanhield en volgde een oogenblik daarna de aanvaring.

Eerst op het laatste oogenblik zag hij het groene vuur van den trawler.

De steven van den trawler maakte een gat in de B.B.-boeg van den botter, waardoor het water binnenstroomde.

Door den schok viel de botter geheel voor den wind en zwaaide met het achterschip tegen S.B.-zijde van den trawler, van welke gelegenheid de roerganger Kroon gebruik maakte om over te springen.

De botter, vol loopende, helde naar B. B. over en is de schipper, die in de mast geklommen was, vervolgens met behulp van lijnen aan boord van den trawler gehaald;

de jongen Meindert Gerrit de Boer, die bij het zinken van den botter in zee geraakte, hield zich eenigen tijd drijvende op een korboom, maar is, niettegenstaande pogingen om hem door middel van toegeworpen lijnen en houten boomen te redden, verdronken;

van de twee op den trawler aanwezig geweest zijnde reddingboeien, was de een te voren op zee verloren geraakt, de andere, toen deze ter redding gebruikt zou worden, aan dek in stukken gebroken.

Uit deze feitelijke gegevens meent de raad te mogen besluiten, dat het ongeval te wijten is aan de verkeerde manoeuvre van den botter;

deze had toch in het voorliggend geval, als zeilvaartuig, koers en vaart moeten behouden, terwijl de trawler, als stoomvaartuig, nu de koersen gevaar voor aanvaring opleverden, plichtmatig uit den weg wilde gaan, al mag hierbij niet vergeten worden, dat het menschelijker wijze verklaarbaar is, dat het kleine zeilvaartuig, den zooveel grooteren stoomtrawler ziende naderen, het voor zich veiliger oordeelde om maar voor de sterkere te wijken.

De indruk van den raad is deze, dat ongeveer te gelijker

tijd en de trawler B.B.-roer heeft gegeven en de botter voor den wind heeft afgehouden, waarbij waarschijnlijk de manoeuvre van den trawler iets eerder is begonnen dan die van den botter; doordat juist op het laatste oogenblik de schipper van den botter, met het licht in de hand, van de midscheep op den voorplecht is gegaan, is het aan te nemen, dat hem de afwijking van den trawler naar diens bakboord is ontgaan.

Aangemerkt zou kunnen worden, dat de trawler, om voor den botter uit te wijken, B.B. houdende, ten einde achter den botter om te gaan, deze manoeuvre niet heeft doen vergezeld gaan van de voorgeschreven twee stooten op de fluit, maar ook al had in dit geval de trawler zulks wel gedaan, dan zoude nog de uitkomst waarschijnlijk niet anders zijn geweest, waar èn roerganger èn schipper van den botter, blijkens hunne eigene opgaven, volmaakt onkundig waren van de beteekenis der seinen met de stoomfluit.

Voor vaart verminderen of stoppen was ook geen aanleiding, daar blijkbaar, zonder de verkeerde manoeuvre van den botter, om plotseling voor den wind rond te gaan, de trawler veilig achter deze door had kunnen gaan en hoewel in het algemeen de wenschelijkheid uitgesproken mag worden, dat een tot uitwijken verplicht vaartuig tijdig manoeuvreere en niet tot het alleruiterste oogenblik wacht en daarmede het andere vaartuig in het onzekere laat of hij nu wel aan zijn verplichting zal voldoen, zoo is toch hier van een zoodanig talmen van den trawler niet gebleken, waarbij rekening moet worden gehouden met de omstandigheid, dat bij de gaande ebbe de trawler zoo dicht mogelijk aan de N.-pier stuurde, dus voor eigen veiligheid niet overmatig B. B. kon houden.

Te betreuren is het, dat het licht van den botter niet in beter staat verkeerde, vooral waar deze zeilde nabij de toch veel bevaren haven van IJmuiden, nog wel koersende om voor den havenmond over te zeilen; immers nu bleef dit vaartuig in de donkerte tegen de Noordpier onbemerkt en werd eerst gezien in het schijnsel van het bliksemlicht, toen het buiten den kop van die pier kwam, terwijl een helder brandend licht het allicht eerder had doen waarnemen, hetgeen tot beter uitwijken had kunnen bijdragen.

De raad heeft intusschen met voldoening de nauwgezette plichtsbetrachting van schipper Teunis van Slooten opgemerkt, die, hoewel ook hij gelegenheid had om op den trawler over te springen, toch bij de aanvaring op zijn botter bleef en het roer overnam om nog te trachten zijn zinkend vaartuig binnen te brengen.

Ten slotte kan geconstateerd worden, dat van de zijde van den trawler, tot redding van de opvarenden van den gezonken botter, die hulp is verleend, welke redelijkerwijze van dezen kon worden verwacht.

De Raad voor de Scheepvaart op al deze gronden:

Uitspraak doende:

Verklaart, dat de aanvaring op 3 Februari 1910, tusschen den stoomtrawler *Gerberdina Johanna YM. 134* en den botter *UK* 309 is veroorzaakt door de ontijdige manoeuvre van laatstgenoemde, die voor den wind rondging op het oogenblik dat hij koers en vaart moest behouden.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. van der Zweep, pl. voorzitter, W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, J. G. T. Broekmeijer en G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van den secretaris mr. Richard Janssen en uitgesproken ter openbare zitting van 5 Maart 1910 door den voorzitter.

(*get.*) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, Broekmeijer.
,, G. Z. Jol.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Donderdag 31 Maart 1910, nº. 74.

Nº. 24.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het Nederlandsche stoomschip *Oranje* en het Italiaansche stoomschip *Sicilia*.

Na voorloopig onderzoek door de scheepvaart-inspectie, is bij beschikking van de commissie uit den Raad voor de Scheepvaart van 7 Februari 1910 een onderzoek door den raad bevolen betreffende de scheepsramp op 10 November 1909 overkomen aan het stoomschip *Oranje*, dat toen in aanvaring is geweest met het Italiaansche stoomschip *Sicilia*, vóór de haven van Genua.

Dat onderzoek heeft plaats gehad ter openbare zitting van 14 Februari 1910, toen de raad kennis nam van:

1°. de buitengewone scheepsverklaring, 12 November 1909 door schipper en bemanning van het s.s. *Oranje* ten overstaan van den consul-generaal der Nederlanden te Genua afgelegd;

2°. het dekjournaal, aan boord van dat vaartuig gehouden gedurende de hier behandelde reis, alsmede het machinejournaal;

3°. de scheepsverklaring, 10 November 1909 door den schipper van het Italiaansch stoomschip *Sicilia* ten overstaan van een rechter uit het tribunaal te Genua afgelegd;

en toen werden gehoord als getuigen:

Jan Versteegh, gezagvoerder; J. W. Kempff, 2de-officier; J. C. P. A. van de Garde, stuurmansleerling; K. Hoeve, matroos; P. F. Olsson, kwartiermeester, en J. Douwes, machinist, allen als zoodanig destijds op de *Oranje*;

en vervolgens ter openbare zitting van 17 Februari 1910, toen de raad kennis nam van de verklaringen als getuigen in

deze aanvaringszaak afgelegd, ten overstaan van den rechter mr. E. Martonelli, in de kanselarij van het Tribunale Civile, door G. Luigi, loods te Genua; F. Colotto, A. Celle, beiden loods te Genua; C. B. Capurro, zeekapitein, wonende te Genua; F. Impallamini, zeekapitein, passagier op de *Sicilia* destijds; F. de Pasquale, 1ste-officier; G. d. G. Castellotto, 2de-officier; E. Salomone, 2de-officier; F. d. G. Como, matroos; F. Barco, roerganger; G. B. Magnasco, matroos; allen destijds als zoodanig dienstdoende op het s.s. *Sicilia*, welke verklaringen zijn opgenomen in de in afschrift aanwezige processen-verbaal dier verhooren op 10, 11, 13, 15, 17 November 1909 in gemelde kanselarij opgemaakt, welke verklaringen den mede aanwezigen gezagvoerder J. Versteegh, voornoemd, zijn voorgelezen, die deswege in zijne antwoorden en bemerkingen is gehoord.

Uit het onderzoek is het volgende gebleken:

Het stalen schroefstoomschip *Oranje*, varende met Nederl. zeebrief onder Nederlandsche vlag, groot 2797,62 N.R.T., thuis te Amsterdam en toebehoorende aan de Stoomvaart-maatschappij „Nederland" aldaar, is op reis van Amsterdam naar Oost-Indië, het laatst komende van Algiers, in den vroegen morgen van 10 November 1909 de haven van Genua genaderd.

In dien morgen te 5 uur waren op ongeveer 4 streken op S.B. boeg de twee toplichten van een stoomschip in zicht, koersende naar dezelfde haven.

Er was een afnemende tot flauwe koelte, afschoonende lucht en kalme zee.

Te 5 uur 15 min. werd gepeild het groote vuur van Genua N. 32° O.

Het vuur van Vado N. 76° O. (R. W.) en de koers toen gesteld N. 36° O.

Te 5 uur 30 min. werd een halve streek naar S.B. gedraaid, zoodat de koers toen werd N. 40° O.

Doorstoomende met volle kracht werd het andere schip gepeild op pl. m. 2½ streek op S.B. boeg; daarna,

te 5 uur 50 min., genaderd tot op ongeveer 1½ mijl van de haven af, werd opgemerkt, dat het andere schip tot op ongeveer 4 streken gezakt was.

Uit dit zakken leidde de gezagvoerder van de *Oranje* af, dat thans bij de gevolgde koersen geen gevaar voor aanvaring bestond en voor de *Oranje* de gelegenheid open was om voor den ander de haven binnen te loopen, daarom is door de *Oranje* op dat oogenblik koers en vaart behouden.

Te 5 uur 56 min. werden de machines gestopt en roer B.B. (n. o.) gelegd.

te 5 uur 58 min. werd volle kracht achteruit geslagen, om de vaart uit het schip te halen, een en ander ten einde den verwacht wordenden loods aan boord te nemen, zijnde te voren reeds als sein, dat een loods verlangd werd, een vuurpeil opgelaten.

Opgemerkt werd dat het andere schip, twee stooten op de fluit gevend, B.B. uitdraaide.

Te 6 uur 2 min. werd volle kracht vooruit gegeven en het nog steeds B.B. liggende roer aan boord gedraaid, ten einde meer effect op het roer te krijgen en zoo den kop meer naar B.B. te brengen, en tevens 2 stooten op de fluit gegeven.

Te 6 uur 3 min. werd bemerkt, dat het andere schip met veel vaart kwam aanloopen, de machines werden gestopt, op volle kracht achteruit gezet en te gelijk 3 stooten op de fluit gegeven, het roer midscheeps gelegd.

Te 6 uur 4 min., terwijl de *Oranje*, met volle kracht achteruit werkende machine, reeds stil, in elk geval nagenoeg stil lag, had de aanvaring plaats, waarbij de *Oranje* met den steven het andere schip, gebleken te zijn de *Sicilia*, aan diens B.B. zijde achter de midscheep raakte.

De *Oranje* had na de aanvaring den voorsteven sterk van S.B. naar B.B. overgebogen en op drie plaatsen gebroken en de daarmede in verbinding staande platen omgebogen en beschadigd.

Te 6 uur 6 min. werden de machines, die nog hard achteruit sloegen, gestopt.

Te 6 uur 8 min. kwam de loods, F. Colotto voornoemd, aan boord en is onder diens aanwijzing de haven binnen geloopen.

Na de aanvaring bleek de voorpiek water te maken.

Het Italiaansche s.s. *Sicilia*, groot 3234 R.T., toebehoorende aan de ,,Navigatione Generale Italiana'', te Rome, gezagvoerder Dominico Pedone, op reis, het laatst komende van Livorno, naar Genua, bevond zich in den vroegen morgen van 10 November 1909, ter hoogte van Portofino, met zeer langzaam werkende machine.

Daarop is volle kracht vooruit gegaan om de haven van Genua binnen te loopen, het roode licht van den Molo Duca di Galliera 2 graden aan B.B. houdende.

Te 5 uur 40 min., overeenkomende met 5 uur 36 min. op de *Oranje*, werd aan B.B. een s.s. opgemerkt dat zijn groen licht vertoonde, koersende naar gemelde haven met een koers dien van de *Sicilia* kruisende; toen de *Sicilia*, steeds volle kracht vooruit loopende, den mond van de Bisagno aan S.B.

dwars had, werd het midden in de B.B. zijde getroffen door den voorsteven van het andere schip, gebleken te zijn de *Oranje*.

De *Sicilia* beliep ter plaatse der aanraking eenige schade.

Men vervolgde zijn weg en kwam de haven binnen en aan de aanlegplaats, terwijl niet gebleken is dat het schip eenig water maakte.

De gezagvoerder Versteegh geeft toe, dat, toen hij tusschen 5 uur 30 min. en 5 uur 50 min. zag, dat de *Sicilia* van pl. m. 2½ tot op pl. m. 4 streken zakte, hij van de zijde van dat schip geenerlei teeken, sein of handeling heeft waargenomen, waarmede van zijde van dat schip uitdrukkelijk werd bevestigd, zijn, des kapiteins, opvatting, dat de *Sicilia* vaart verminderde of stopte om de *Oranje* te doen voorgaan.

Dat, indien hij op dat bedoelde oogenblik niet dat zakken van de *Sicilia* had waargenomen, indien hij dat schip op pl. m. 2½ streek had blijven peilen, hij zeker, ter naleving van het internationaal reglementair voorschrift, als hebbende dat schip aan S.B., zou hebben gestopt en vaart verminderd om het andere schip uit den weg te blijven.

Dat hij echter thans, dat schip gedurende 20 minuten doorzettende, in verband met den grooten afstand waarop beide schepen van elkander en van de haven verwijderd waren, geen gevaar voor aanvaring aanwezig achtte, en derhalve voor hem geen sprake meer was van uit den weg gaan voor den ander.

En voert hij dan nog aan, dat hij daarna, te 5 uur 56 min. stoppende en achteruit slaande, om de vaart uit zijn schip te krijgen, dit deed alleen om den loods te wachten en in de zekerheid, naar zijne evengemelde opvatting, dat het andere schip hem thans behoorde te ontwijken.

Aan den anderen kant wordt in de scheepsverklaring van de *Sicilia* gesteld, hetgeen door de verklaringen van de getuigen aan boord van dat schip wordt bevestigd, dat van het oogenblik af, dat men de *Oranje* opmerkte, tot na de aanvaring, geen moment op de *Sicilia* is gestopt of vaart verminderd, in tegendeel dat vaart is behouden, aangezien men de *Oranje* aan B.B. had, en dat door de *Sicilia* herhaalde stooten op de fluit zijn gegeven om de aandacht van de *Oranje* te trekken en dat eerst daarna de 2 stooten van de *Oranje*, gevolgd door de 3 stooten, zijn gekomen.

Daarentegen wordt door den loods Colotto uitdrukkelijk verklaard, dat hij de *Sicilia* in het geheel niet heeft hooren fluiten, terwijl de loodsen Luigi en Celle, in hunne verkla-

ringen omtrent het door hen waargenomene, niet opgeven dat de *Sicilia* gefloten heeft.

De plaats van aanvaring lag op pl. m. 600 à 700 M. ten Z.O. van het roode licht op de punt van de Molo Duca di Galliera, en vast staat, dat het havenreglement van Genua voorschrijft, dat in- en uitgaande schepen hunne respect. B.B. wallen te houden hebben.

Verder wordt in alle verklaringen van de getuigen aan boord van de *Sicilia* bevestigd, dat steeds, tot op de aanvaring, van de *Oranje* het groene licht is gezien, terwijl de loods A. Celle, in overeenstemming met de opgaven van zijde de *Oranje*, verklaart, dat de *Sicilia* rechts, d. i. aan diens S.B. zijde, de zee vrij had.

De raad, op grond van het vorenstaande overzicht van het feitenmateriaal oordeelende, wil op den voorgrond stellen, dat, waar in het bijzonder de opvarenden van het Italiaansche schip niet door den raad ter zitting, als getuigen in confrontatie met die van de *Oranje*, zijn kunnen worden gehoord, op vele punten de gewenschte toelichting en verduidelijking omtrent de navigatie van de *Sicilia* wordt gemist.

Intusschen heeft de raad geen reden om niet de juistheid aan te nemen van de opgaven van den gezagvoerder en de opvarenden van de *Oranje*, welke immers in hoofdzaak niet worden weersproken door die van de Italiaansche getuigen, voor zooverre die als hiervoren gemeld ter kennisse van den raad zijn gekomen.

En nu tot de zaak zelf komende.

Uit het, tusschen 5 uur 30 min. en 5 uur 50 min. in den hier bedoelden morgen, door peiling geconstateerde afzakken van de *Sicilia* van pl. m. 2½ tot pl. m. 4 streken op S.B. boeg van de *Oranje*, bij behouden vaart en koers van dit laatste schip, kon, naar de meening van den raad, kapitein Versteegh te recht, in verband met den grooten afstand waarop beide schepen toen van elkander en van den haveningang verwijderd waren, besluiten, dat, al waren de koerslijnen der beide schepen elkander kruisende, alstoen gevaar voor aanvaring uitgesloten was.

Dat hij dus te recht oordeelde, dat voor hem onder die omstandigheden, niet alleen geene verplichting tot uit den weg gaan, maar zelfs geen reden daartoe bestond, nu hem was gebleken, dat hij het andere schip krachtig doorzette en veel eerder dan de *Sicilia* de haven zoude bereiken.

Kapitein Versteegh dus te 5 uur 50 min. zijn schip vrij van de *Sicilia* ziende en daarna eerder dan deze den haveningang genaderd, kon derhalve niet anders dan verwachten, dat het

nà hem komende schip, de *Sicilia*, zich zoude richten naar de bewegingen van het voorgaande, de *Oranje*, en mocht alzoo in die meening ook te 5 uur 56 min., toen hij den haveningang wàs genaderd, stoppen en te 5 uur 58 min. volle kracht achteruit slaan, om den aangevraagden loods aan boord te wachten, te meer daar hij op dat oogenblik, als te voren, behalve de toplichten, alleen het roode vuur van de nog verwijderde *Sicilia* had waargenomen.

Aan boord van de *Sicilia*, nadat te 5 uur 36 min. de *Oranje* was opgemerkt, koersende naar denzelfden haveningang, heeft men volle kracht doorgestoomd tot het oogenblik der aanvaring, zich uitsluitend dààrop beroepende, dat de koerslijnen van beide schepen elkander kruisten en dus de *Oranje*, als hebbende de *Sicilia* aan S.B., behoorde uit den weg te gaan.

Er blijkt echter niet, dat op de *Sicilia* behoorlijke uitkijk is gehouden, in het bijzonder niet, dat door peiling de wederzijdsche situatie is opgenomen, er blijkt dus niet, dat men het doorzetten van de *Oranje* gedurende de gemelde 20 minuten al of niet heeft waargenomen, hetgeen men, zoo goed als op de *Oranje*, ook zelf bij goede observatie had moeten en kunnen waarnemen.

De opvatting van de *Sicilia*, dat de *Oranje* zou moeten wijken, wordt dus verder door niets gestaafd.

Zoo blijkt ook niet of men op de *Sicilia* al of niet heeft waargenomen dat te 5 uur 56 min. de *Oranje* bij den haveningang, ongeveer in de koerslijn van de *Sicilia* gekomen, stopte en vervolgens achteruit sloeg, hetgeen men bij goeden uitkijk, met de eigen erkentenis, dat men steeds de toplichten en het groene boordlicht van de *Oranje* heeft geobserveerd, in verband met de aanwezigheid op den achtergrond van de lichten van haven en stad, evenzeer had moeten en kunnen constateeren.

Wanneer men nu in aanmerking neemt, dat tusschen 5 uur 56 min. en 6 uur 4 min., het oogenblik der aanvaring, de *Oranje* niet noemenswaard van plaats is veranderd, dat de *Sicilia*, volgens opgave van kapitein Versteegh, is een 10 à 12 mijls boot, dat deze dus volle kracht stoomende, zooals uit de eigen opgave harerzijds vaststaat dat vóór de aanvaring is geschied, minstens in 8 minuten 2500 meter aflegt, dan volgt daaruit, dat te 5 uur 56 min., acht minuten vóór de aanvaring, de *Sicilia* nog minstens 2500 meter van de *Oranje* verwijderd was.

Deze afstand nu liet aan de *Sicilia*, waar zij had kunnen en moeten zien, eerst dat de *Oranje* doorzette; daarna dat de

Oranje vaart verminderde, waar zij uit het oplaten van den vuurpijl als loodssein had kunnen en moeten verwachten, dat de *Oranje*, vóór de haven in te gaan, den loods zoude opwachten en waar zij zelf aan haar rechter of S.B. zijde ruimte in overvloed had om naar dien kant uit te wijken, meer dan voldoende gelegenheid, om bij behoorlijke oplettendheid de nu plaats gehad hebbende aanvaring met het stil althans nagenoeg stilliggend s.s. *Oranje* te vermijden.

Het komt den raad dan ook voor, dat de navigatie van de *Sicilia*, met de *Oranje* in zicht, zich door onoplettendheid heeft gekenmerkt, niet was gegrond op nauwkeurige of voldoende waarneming, maar heeft plaats gehad met verwaarloozing van de eischen van goede zeemanschap en aan die factoren de aanvaring is te wijten, terwijl de navigatie van de *Oranje* steunde op bepaalde en juiste gegevens en observaties en deze dan ook geen blaam kan treffen.

De Raad voor de Scheepvaart op al deze gronden uitspraak doende: verklaart, dat naar zijne meening de hier behandelde aanvaring tusschen het Nederl. s.s. *Oranje* en het Ital. s.s. *Sicilia* had kunnen worden voorkomen door meerdere oplettendheid, betere waarneming en behoorlijke inachtneming van de eischen van goede zeemanschap aan zijde van de *Sicilia*, en dat deswege de *Oranje* geen blaam kan treffen.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. v. d. Zweep, plv. v., W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, C. M. van Rijn en E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van den secretaris, mr. R. Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van 5 Maart 1910 door den voorzitter.

(get.) C. van der Zweep.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, J. Luytjes.
,, C. L. J. Kotting.
,, van Rijn.
,, E. Deddes.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 1 April 1910, n°. 75.

N°. 25.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het stoomschip *Hollander*.

Na voorloopig onderzoek door de scheepvaartinspectie is, bij beschikking van de commissie uit den Raad voor de Scheepvaart van 17 Februari 1910, een onderzoek door den raad bevolen betreffende de ramp op 4 Januari 1910 overkomen aan het Nederlandsch s.s. *Hollander*, dat toen is gestrand in den mond van de Gironde.

Het onderzoek heeft plaats gehad in de openbare zitting van 2 Maart 1910, toen de raad kennis nam van het door den inspecteur voor de scheepvaart, H. le Clercq, opgemaakt uittreksel uit het journaal, aan boord van dat vaartuig gehouden gedurende de hier betreffende reis, en als getuigen hoorde den gezagvoerder Albert Karssies, den stuurman S. van Heukelum, den 2de-stuurman W. Fenenga, den matroos P. Nagelkerke, den 1ste-machinist M. A. J. H. Moermans en den 2de-machinist H. Walkenhorst, allen destijds als zoodanig dienst doende op gemeld s.s.

Bij dit onderzoek is het navolgende gebleken:

Het schroefstoomschip *Hollander*, groot 464,48 N. R. T., varende met Nederlandschen zeebrief onder Nederlandsche vlag, thuis te Rotterdam, toebehoorende aan de Scheepvaartmaatschappij voorheen Smith & C°., aldaar, is, op reis van Rotterdam naar Bordeaux, 3 Januari 1910 te 11 uur 35 min. des avonds de buitenste gasboeien voor den mond van de Gironde gepasseerd, na reeds te voren den Franschen loods Chapeau aan boord te hebben gekregen.

Er woei eene lichte oostelijke koelte, met heldere lucht en kalme zee, en was toen de ebbe ingevallen.

Onder loodsaanwijzing werd de rivier ingestoomd.

Alle lichten aan S.B. waren goed zichtbaar, zoo de lichten van Point de Grave en van Terre Nègre.

Aan B.B. hing over het land een mist, zoodat het licht van St. George, anders reeds buiten de Point de la Coubre zichtbaar, nu niet werd waargenomen.

Toen men de beide eerste gasboeien van de Point de la Coubre tusschen door was gegaan, strekte de mist zich ook naar S.B. uit, terwijl het aan B.B. potdicht was.

De gasboei van Point de Grave is toen pl. m. 1 uur in den nacht aan S.B. gezien en gepasseerd, zonder wegens den mist afstand te kunnen bepalen.

Er ging een sterke stroom naar buiten, het schip liep volle kracht met 8 mijl door het water.

Dwars van laatstgemelde boei zijnde, werd even, in den mist, een licht vooruit gezien, door den kapitein gehouden voor dat van Point de Grave, terwijl de loods meende, dat het dat van het verderop liggend vuurschip van Tallais was.

De kapitein wenschte wegens den heerschenden mist voor anker te gaan achter de Point de Grave, aangezien buiten te hooge zee ging.

Na het passeeren van de boei van Point de Grave werd gestuurd Z. t. O. ½ O. op het kompas, dat eene halve streek westelijke deviatie had op dezen koers.

Kort daarna meende de kapitein aan S.B. vooruit land te zien en legde deze het roer B.B. (n. c.).

De loods, bewerende dat, wat land scheen, inderdaad mist was, commandeerde S.B. (n. c.), hetgeen geschiedde.

Weer zag de kapitein land aan S.B. vooruit en gaf hard B.B. roer, zonder te stoppen, vreezende dan bij den sterken stroom stuur te zullen kwijt raken.

Even daarna, te 1 uur 30 min. voormiddag van 4 Januari 1910, stootte het schip en bleef zitten.

Af en toe kwamen vooruit land en een licht uit den mist op.

Het schip bleek te zitten op het Plateau de Grave met het licht van Point de Grave Zuid.

Mistseinen heeft men daar niet dan alleen op Point de la Coubre.

Terstond na het stooten is gestopt en achteruit geslagen, maar eerst te 9 uur in dien morgen, bij hoog water, is het schip vlot gekomen en is geankerd in stil water achter de Point de Grave met 10 vaam water.

Tijdens het vastzitten stootte het schip zwaar en sloegen veel zeeën over dek, zoodat veel schade werd veroorzaakt en het schip water maakte, dat met pompen lens gehouden kon worden.

Nadat op aanvraag een andere loods aan boord was gekomen, is men te 3 uur dien namiddag ankerop gegaan, maar

werd bespeurd, dat roer en roersteven weg waren, terwijl later ook werd bevonden, dat van de 4 schroefbladen nog een half overig was.

Er is toen weer geankerd, geseind om eene sleepboot, welke eerst 6 Januari arriveerde, en is men, gesleept, 8 Januari d. a. v. te Bordeaux aangekomen.

De kapitein, A. Karssies, heeft bovendien nog opgegeven, dat hij reeds gedurende ongeveer 3 jaren in deze geregelde vaart tusschen Rotterdam en Bordeaux met dit s.s. had gevaren.

Dat de ter zitting aanwezige Fransche groot-bestekkaart van de Gironde tot Bordeaux aan boord was en daarop is genavigeerd.

Dat de daarop afgezette koersen zijn de gebruikelijk en gewoonlijk door hem gevolgde, maar niet aangeven de nu tot het oogenblik der stranding gevolgde.

Dat hij de hier betrekkelijke ,,Sailing directions'' wel aan boord had, maar voor dit geval nu juist niet ingezien heeft, omdat hij door ervaring zelf even goed wist, dat daar ter plaatse een zeer sterke stroom naar buiten West uit loopt.

Dat hij wel het lood klaar had liggen, maar voor looden geene gelegenheid had, omdat wegens den stroom volle kracht moest doorgeloopen worden.

Dat hij het ongeval wijt aan den loods, die als plaatselijk thuis, beter dan hij, kapitein, het licht van Point de Grave had moeten herkennen en dit niet had mogen verwisselen met dat van het vuurschip van Taillais.

Naar de meening van den raad, gegrond op het hiervoren geblekene en opgegevene, is het ongeval veroorzaakt ten gevolge van mist en stroomverleiding.

Het moge waar zijn, dat de gezagvoerder van den Franschen loods mocht verwachten, dat deze plaatselijk volkomen bekend was, maar dit kan toch den Nederlandschen schipper op een Nederlandsch schip in het algemeen niet van zijne verantwoordelijkheid voor het aan hem toevertrouwde schip ontslaan, maar in het bijzonder niet, waar die schipper, als hier, door herhaaldelijk dezelfde route te maken, zich omtrent de plaatselijke navigatie eigen ervaring en kennis heeft kunnen opdoen.

De kapitein had dus, in dit geval, eigen verkenning boven die van den loods moeten stellen en dus het inderdaad foutief gebleken S.B. roer geven niet moeten toestaan, maar de raad begrijpt, dat onder de gegeven omstandigheden, bij mist, de kapitein zich heeft kunnen laten misleiden door den loods,

wiens overwicht door zijne dan toch veronderstelde betere plaatselijke bekendheid aan te nemen is, en kan het dan ook den kapitein geen grief aanrekenen, dat hij, op dat oogenblik buiten staat zijn verkenning tegenover de tegenoverstaande van den loods door nadere gegevens te bevestigen, dien veronderstelden beteren deskundige heeft gevolgd.

De Raad voor de Scheepvaart, op al deze gronden uitspraak doende, verklaart, dat de stranding op 4 Januari 1910 van het Nederlandsch s.s. *Hollander* op het Plateau de Grave aan den mond van de Gironde is veroorzaakt ten gevolge van mist en stroomverleiding en dat deswege den kapitein A. Karssies geen blaam kan treffen.

Aldus gewezen door de heeren mr. C. v. d. Zweep, pl. v.; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden; W. Fenenga, lid-werktuigkundige, en J. Maandag, lid-machinist, in tegenwoordigheid van den secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van 5 Maart 1910 door den voorzitter; doorhaling van zeven en twintig woorden goedgekeurd.

(get.) C. v d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, J. Luytjes.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, van Rijn.
,, W. Fenenga.
,, J. Maandag.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Woensdag 6 April 1910, nº. 79.

Nº. 26.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het ijzeren tjalkschip *Concurrent*.

In afwijking van het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 6 Maart 1910, werd bij beschikking van de commissie uit den raad van 8 Maart 1910 een onderzoek door den raad bevolen ten aanzien van de scheepsramp op 24 Januari 1910 overkomen aan het ijzeren tjalkschip *Concurrent*.

Het onderzoek heeft plaats gehad ter openbare zitting van den raad van 17 Maart 1910, die alstoen kennis heeft genomen van het door den schipper opgemaakt verslag eener reis van Hamburg naar Oldenburg aan de Weser, ingeschreven in een boek, door hem journaal geheeten, en als getuigen heeft gehoord de personen van Henderikus Scholten en Tjaard Buitenkamp, onderscheidenlijk schipper en stuurman aan boord van gezegd schip.

Bij het onderzoek is het volgende gebleken.

Schipper Scholten, eigenaar van het ijzeren tjalkschip *Concurrent*, metende bruto 81, netto 68 R. T., voerende de Nederlandsche vlag, voorzien van een Nederlandschen zeebrief, geclasseerd bij den Germanischen Lloyd, maar nog niet in het bezit van een certificaat van deugdelijkheid van de scheepvaartinspectie in Nederland, daar het schip sedert de inwerkingtreding van de Schepenwet nog niet op Nederlandsch gebied is geweest, vertrok 18 Januari 1910 des morgens te 8 uur met eene lading meel en gort van Hamburg.

Behalve de schipper-eigenaar, die sedert 1904 in het bezit is van een dienstdiploma als stuurman voor de kleine vaart, bevond zich aan boord de 20-jarige Tjaard Buitenkamp, die sedert zijn 14de jaar ter zee heeft gevaren, doch geenerlei diploma bezit en zegt onbekend te zijn met het gebruik van zeekaarten, en met de lichten, die men gepasseerd is.

Toen het schip van Hamburg vertrok, was de lading behoorlijk geplaatst en gestuwd, had het meer dan de noodige

uitwatering, althans volgens verklaring van den schipper, kaart, barometer en kompas aan boord; eene scheepsboot was achteraan vastgemaakt.

Na de Elbe deels afgesleept, deels afgezeild te zijn en te Cuxhaven een paar dagen op goede gelegenheid te hebben gewacht, werd men op 23 Januari des middags te 12 uur uit de haven van Cuxhaven gesleept, maar ankerde te half twee weder bij de Kaap wegens windstilte.

Ongeveer middernacht van 24 Januari 1910, bij helderen maneschijn, ging men anker op, bij passende koelte, O. Z. O. wind, en passeerde te 3 uur in den morgen het lichtschip der buiten-Elbe.

Van daar is koers gezet naar het Rote Sand, sturende bij den wind, met de bedoeling boven den vuurtoren van Rote Sand te komen. De wind, eerst O. Z. O. met topskoelte, wakkerde later aan. Af en toe viel er eene sneeuwbui.

Te 7 uur voormiddag, ter hoogte van den Rote-Sand-vuurtoren, beproefde men te wenden, ten einde over B. B. de Weser in te laveeren, doch de wind, die aangewakkerd was tot een storm uit het O. Z. O., de zee, die zeer hol stond, en de intredende vloed waren oorzaak, dat het schip weigerde te wenden.

Men hield toen beneden den vuurtoren langs — deze aan B. B. latende — en beproefde te halzen, doch ook dat mislukte; watervaten, haken en boomen sloegen bij die gelegenheid over boord.

Ankeren te dier plaatse was onraadzaam, en geen kans ziende om de Weser binnen te loopen, en niet wetende, wat anders te doen, stuurde de schipper naar den mond der Jade, voorbij het vuurschip van Minsumer Sand, en heesch de vlag halfstok, bedoeld als noodsein, om assistentie te verkrijgen.

Daar het dik van sneeuw was, is dit sein niet opgemerkt.

In de Jademonding werd andermaal eene poging gedaan om te wenden, doch andermaal weigerde het schip; de zee was te hol, dan dat men konde ankeren.

De stagfok woei weg en hoezeer het grootzeil en het roer goed waren, meende de schipper, dat hij aan eene stranding niet kon ontkomen en presenteerde het anker. Dit hield echter niet en te circa half tien voormiddags strandde het schip op de Neubrack ongeveer 1000 M. binnen de roode tonnen der Jade; het roer en de boot gingen verloren en zware zeeën braken over het schip.

Den 24sten en 25sten Januari is men aan boord gebleven. 's Nachts werd geflambouwd en werden twee roode vuren

getoond en overdag werden noodseinen gegeven, maar het schip werd niet opgemerkt, hoewel men bij avond duidelijk het vuur van Schilling waarnemen kon.

Den 26sten Januari, des morgens te ongeveer half zeven, toen de bank waarop het schip zat, nagenoeg droog geloopen was, hebben alle opvarenden het schip verlaten en zich in veiligheid gebracht op een op de plaat staande baak, die telephonisch met den vasten wal is verbonden. Vandaar werd per telephoon om assistentie verzocht, waarna de reddingboot van Horumersiel de schipbreukelingen afgehaald heeft.

Met de reddingboot is men nog langs de *Concurrent* gevaren, die hoog op zand zat en vol water was; men heeft daar nog enkele kleedingstukken vandaan kunnen halen.

Later is het schip leeggepompt en afgebracht; thans ligt het in reparatie te Buinermond.

Desgevraagd heeft de schipper medegedeeld, dat hij met alle zeilen bij, voorbij het Elbe-vuurschip, koers genomen heeft naar Rote Sand Feuerthurm, en, hoezeer de wind aanwakkerde, geene reven in het grootzeil heeft gestoken, dat dit trouwens bezwaarlijk gekund had, daar hij aan het roer stond en de stuurman alleen de zeilen moest bedienen, en hij het, al had hij de handen vrij gehad, waarschijnlijk niet gedaan zou hebben; dat hij een barometer aan boord had, doch deze niet geraadpleegd heeft en eerst toen stranding onvermijdelijk was, van zijne vrouw vernam, dat de barometer sterk daalde, dat hij, toen het schip bij Rote Sand weigerde te wenden of te halzen, er niet aan heeft gedacht te trachten de ruimte te krijgen, waaraan getuige Buitenkamp, des schippers verklaring in hoofdzaak bevestigende, heeft toegevoegd, dat er, toen het schip bij het vuur van Rote Sand was, wel gesproken is van reven, doch er niet voldoende handen waren om te kunnen reven; dat de piek naar beneden en de hals is opgehaald en ook de schoot is afgevierd, doch zulks niet heeft kunnen beletten, dat men met volle zeilen op strand is geloopen, zijnde de zeilen eerst neergegooid, toen het schip aan den grond zat, en dat het anker eerst gepresenteerd werd, toen de branding duidelijk zichtbaar was.

Overwegende, dat, volgens 's raads oordeel, een schip als de *Concurrent*, buiten de tonnen varende, behoort bemand te zijn met — den schipper inbegrepen — ten minste 3 man, althans met 2 man en een jongen, en zulks vooral wanneer het jaargetijde ruw weder moet doen verwachten;

dat schipper Scholten nochtans in het midden van Januari in zee is gegaan met slechts 2 man aan boord;

dat schipper Scholten, in aanmerking nemende de onvoldoende bemanning van zijn schip, den gaandeweg aanwakkerenden wind en den dalenden barometer, reeds bij het passeeren van het Elbe-vuurschip zeil had moeten minderen, immers het grootzeil had dienen te reven;

dat hij in stede daarvan bij stormweder en sneeuwjacht, en alle zeilen bijstaande, koers zettende naar den Rote-Sand-vuurtoren, het zich onmogelijk heeft gemaakt aldaar te halzen of te wenden, ten einde de Weser-monding te kunnen beloopen;

dat, vermits de schipper reeds bij het passeeren van den Rote-Sand-vuurtoren de wetenschap moest hebben dat zijn schip onbestuurbaar was, en hij, gegeven de vele ondiepten die zich bij de Jade-monding bevinden, aan lager wal zou geraken, met het presenteeren van het anker niet had behooren te wachten, totdat hij de branding zag en het op strand loopen van zijn schip onvermijdelijk was.

En uitspraak doende, verklaart de Raad voor de Scheepvaart, dat de stranding van het tjalkschip de *Concurrent* op 24 Januari 1910 op het Minsumer Old Oog in de monding van de Jade gevolg is van gemis van zeemanschap van den schipper Henderikus Scholten, daaruit blijkende, dat hij, bij opkomenden storm en onvoldoende bemanning van zijn schip, te veel doek heeft gevoerd, dan dat hij met schip en tuig naar behooren heeft kunnen manoeuvreeren.

Aldus gedaan door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; D. F. Rasker en Jan Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van 24 Maart 1910.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, D. F. RASKER.
,, J. MOOI.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Dinsdag 3 Mei 1910, n°. 102.

N°. 27.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het tjalkschip *Lammegiena.*

Schipper Hermanus Schling, eigenaar van het stalen tjalkschip *Lammegiena*, metende bruto 89 R.T., netto 69,33 R.T., gebouwd in 1898, geklasseerd bij de Germanische Lloyd, nog niet voorzien van een Nederlandsch certificaat van zeewaardigheid, vermits het schip sedert de invoering der Schepenwet nog niet in eene Nederlandsche haven is geweest, doch voerende de Nederlandsche vlag en van een Nederlandschen zeebrief voorzien, vertrok, na te Harburg aan de Elbe de lading, bestaande uit 132 ton lijnkoeken, te hebben ingenomen, op 28 September 1909 van daar, met bestemming naar Sterling aan de Firth of Forth in Schotland.

De schipper is in bezit van dienstdiploma kleine vaart, had barometer, kompas en nieuwe zeekaarten aan boord. De bemanning bestond uit den schipper, den niet gediplomeerden stuurman A. Davids en twee jongelieden van 17 à 18 jaar, die meer ter zee gevaren hadden. De lading was behoorlijk gestuwd, de luiken waren goed geschalkt en van dubbele dekkleeden voorzien.

Na de Elbe te zijn afgezeild, werd 3 October te Cuxhaven geankerd, wegens tegenwind, alwaar men genoodzaakt was tot 10 October te blijven. Te 11 uur v.m. van dien dag werd bij Noordenwind en flauwe koelte zee gekozen, gaandeweg passeerde men de lichtschepen der Elbe en rondde om 2 uur n.m. het buitenlichtschip der Elbe. Bij Zuidenwind met topskoelte stelde men de koers N. W. t. W.

De schipper, die de reis naar Schotland nog nimmer ge-

maakt had, besloot zooveel mogelijk in het gezicht van de vuren der Friesche eilanden te blijven en van daar de Noordzee over te steken, om dan de Engelsche kust te volgen.

Te 7 uur n.m. werd W. t. Z. gestuurd in de verwachting dat de wind westelijker zou worden.

Op 11 October, ter hoogte van Schiermonnikoog, wakkerde de wind aan tot harde bries; er werden twee reven in het grootzeil gestoken en de jager vastgemaakt.

's Namiddags 4 uur werd op ongeveer 1 mijl afstand het lichtschip van Terschellinger Bank aan bakboord gepasseerd, en bij Z.W. wind koers gesteld W. N. W., welke koers tot 13 October 8 uur n.m. is behouden. Donderdagmiddag 14 October kon bestek worden opgemaakt; men bevond zich op 54° 17′ N. B., gegiste O. L. 1° 13′, wind Z. W. Er stond toen een hooge zee, die hand over hand toenam.

Ten 7 uur n.m. beproefde de schipper te wenden, doch hij kon het schip niet door de wending krijgen wegens de hooge zee en den wind, die tot storm was aangegroeid, en was genoodzaakt te halzen en ging bijleggen over bakboord.

Daar er veel water overkwam, werden te 10 uur n.m. de sleeptros met twee viertouwen overboord gestoken, waarvan het eene aan de voorbolder, het andere aan den overloop van de fok werd bevestigd ten einde het schip meer met den kop op zee te brengen.

15 October, te 4 uur v.m., bij hoogen zeegang en vliegend stormweder, scheen het schip te stooten, de roerketting der stoottalie aan bakboord brak en er ontstond zoodanige averij voornamelijk aan het ijzerwerk van het roer, dat het schip onbestuurbaar was.

Het weder liet niet toe eenige herstelling aan te brengen; aan het ijzerwerk kon trouwens door de bemanning geene reparatie worden verricht. De pompen wilden in den aanvang niet werken, daar het leder der zuigers uitgedroogd was, doch gaandeweg kwam daarin verbetering. Er was 4 à 5 water aan de pomp; het gelukte het schip slingerlens te houden.

Tusschen 6 en 7 uur v.m. sprong de giek uit den lummel, hetgeen averij aan grootzeil en tuig veroorzaakte.

Den geheelen dag werd in twee ploegen aan de pompen gewerkt en uitgezien naar hulp, daar het schip geheel onbestuurbaar was en met eigen middelen geen land meer kon bezeilen.

Tegen 4 uur n.m. kwam een stoomvisschersvaartuig, dat gebleken is het te Grimsby tehuis behoorende stoomschip *Kestrel* te zijn, in het gezicht, waarop de vlag in sjouw is geheschen. De barometer bleek dalende.

Te ongeveer 5 uur was de *Kestrel* zoover genaderd, dat schipper Schling den gezagvoerder te kennen kon geven, dat hij gesleept wenschte te worden. Deze antwoordde echter, dat hij door wind en zee geen tros kon overbrengen, doch, dat hij de bemanning der *Lammegiena* bij zich aan boord wilde nemen.

In aanmerking nemende, dat de barometer toen nog steeds daalde, dat de nacht naderde en de toestand der uitgeputte bemanning dan zou verergeren, en dat er geen kans bestond dat het schip dan zou kunnen worden gesleept, werd na gehouden scheepsraad besloten het schip te verlaten.

De heklichten werden aangestoken, zoomede de boordlantarens, de schipper en de stuurman wisten de boot, die aan dek stond toen het schip zwaar overging, vlot te krijgen, de jongens werden het eerst daarin geholpen, waarna ook de stuurman en de schipper de *Lammegiena* verlieten en naar de een weinig opstoomende *Kestrel* roeiden, alwaar zij behouden aan boord kwamen en van het noodige werden voorzien.

Op last van den gezagvoerder van de *Kestrel*, gingen eenige manschappen van dat schip met de boot der *Lammegiena* weder derwaarts, doch hunne pogingen om een tros vast te maken en over te brengen naar de *Kestrel* hadden niet het gewenschte gevolg.

De *Kestrel* bleef in den nacht van 15 op 16 October in de nabijheid der *Lammegiena*. Een geweldige regenbui barstte toen los, waarna de barometer begon te stijgen en de zee merkbaar afslechtte.

In den morgen van 16 October was het weder handzamer en schipper Schling wilde met den stuurman weder naar de *Lammegiena* gaan ten einde een tros van de *Kestrel* vast te maken, maar de schipper van de *Kestrel* wilde dat niet toelaten en zond een deel van zijn eigen volk naar de *Lammegiena*. Het gelukte een sleeptros aan den ankerketting der *Lammegiena* vast te maken en om 9 uur ving de *Kestrel* aan haar te sleepen.

Men bevond zich toen naar gissing op 70 mijlen van het Spurn-licht in peiling Z. W. t. W. in 21 vadem water ter hoogte van Doggersbank.

Op Zondagmorgen 17 October te ongeveer 10 uur werd Grimsby bereikt en de *Lammegiena* in het Alexandradok vastgemaakt.

De reederij der *Kestrel* deed ter verzekering van de betaling harer vordering van bergloon beslag leggen op casco en lading van de *Lammegiena*, welk beslag eerst na cautiestel-

3

ling van £ 500.—, waarin de schipper voor 1/5 en assuradeuren voor 4/5 deelden, opgeheven is.

Na opheffing van het beslag is der bemanning der *Lammegiena* weder toegang tot het schip verleend; zij vond water op de buikdelling, zoomede, dat de lading eenigszins waterschade bekomen had.

Na 5 dagen in reparatie te hebben gelegen, heeft het schip zijn reis kunnen vervolgen.

De voorstelling van het ongeval door den schipper der *Kestrel* bij beëedigde verklaring voor de bevoegde autoriteit te Grimsby gegeven, wijkt op ondergeschikte punten af van die, welke de schipper en de stuurman zich gevormd hebben en voor den raad met eede hebben bevestigd, en de bedoeling schijnt daaraan niet vreemd de hooge vordering van bergloon te rechtvaardigen door de praestaties van de bemanning der *Kestrel*.

De bewering van den gezagvoerder der *Kestrel*, dat schipper Schling hem niet gevraagd zou hebben hulp te verleenen, maar aanstonds zou hebben verlangd de *Lammegiena* te verlaten, en in den morgen van 16 October, toen wind en weder handzamer waren, zelfs geweigerd zou hebben weder aan boord van zijn schip te gaan, komt den raad onaannemelijk voor, gegeven het feit, dat toen de *Kestrel* in de nabijheid was, er voor de opvarenden der *Lammegiena* geen onmiddellijk levensgevaar dreigde, en het feit dat schipper Schling een gedeelte van het risico zelf dragende, alle aanleiding had de aanvaarding der verplichting tot betaling van hulploon te verkiezen boven die tot betaling van bergloon en dan nog de kans te loopen zich bloot te stellen aan moeilijkheden wegens een onnoodig-geoordeeld verlaten van zijn schip.

Uitspraak doende is de raad van oordeel, dat het alleszins oorbaar is te achten, dat de opvarenden der *Lammegiena* dat schip in den avond van 15 October 1909 hebben verlaten, daar het schip door averij aan het roer onbestuurbaar was en moest worden gesleept, de barometer daalde, de nacht naderde en de bemanning uitgeput was van het langdurig pompen, en vermits de ontredderde toestand van het schip niet aan den schipper geweten kan worden, dezen geen blaam kan treffen.

Nochtans wijst hij er op, dat de schipper, alvorens het schip te verlaten, twee roode lantarens had behooren te hijschen ter aanduiding, dat met het schip niet gemanoeuvreerd kon worden en dat de redenen door den schipper opgegeven voor het verzuim van afleggen van scheepsverklaring niet volstrekt afdoende zijn om dat verzuim te verontschuldigen.

Aldus gedaan in de zitting van 1 April 1910, door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, J. Luytjes en C. L. J. Kotting, leden, F. T. Schneyder, plaatsvervangend lid, D. F. Rasker en Jan Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van den raad van 15 April 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, C. L. J. KOTTING.
,, RICHARD JANSSEN.
,, F. T. SCHNEYDER.
,, D. F. RASKER.
,, J. MOOI.

Voor eensluidend afschrift.
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 3 Mei 1910, n°. 102.

N°. 28.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende de stoomtrawler *Barendsz IJ.M. 4.*

In den laten avond van Zaterdag 19 Maart 1910 was de stoomtrawler *Barendsz IJ.M. 4*, thuis behoorende te IJmuiden, gevoerd door den schipper Job Gravemaker, visschende ter hoogte van Helgoland.

Te ongeveer 11 uur bevond zich de stuurman Jan Koper op de brug — de schipper had zich ter ruste begeven — toen de stoomlier, staande op het bovendek vóór de brug, defect geraakte.

De machinist Buys deed door den stoker, wiens familienaam aan de bemanning onbekend is, den tweeden machinist van Galen, die in het logies vooruit sliep, wekken en verrichtte met dezen in de machinekamer verschillende herstellingswerkzaamheden aan de excentriek van de stoomlier.

Toen deze werkzaamheden waren afgeloopen, ging van Galen licht halen om de gerepareerde excentriek weder aan de lier te kunnen aanbrengen en begaf zich daartoe vooruit door de logieskap naar beneden, waar een tweetal tuitlampen stonden, in den volksmond ,,snotneuzen'' geheeten. Hoezeer niet gewoon met dergelijke lampen om te gaan, gelukte het van Galen toch eene tuitlamp, waarin eene nieuwe pit was, met een lucifer aan te steken. Hij deed dit ter plaatse waar de lampen stonden, in een klein portaaltje ter oppervlakte van nauwelijks 1¼ M². vóór het volkslogies, waarin de trap, die van het dek naar beneden voert, uitkomt en waarin aan stuurboordzijde zich de deur van de lampenkast, tevens bergplaats van petroleum, aan bakboordzijde zich de deur van een kast, waarin verfwaren geborgen worden en waarin eenig oliegoed hing, bevindt.

De gebruikte lucifer nam hij mede aan dek, waar hij hem wegwierp, de brandende tuitlamp boven het hoofd houdende, klom hij de zeer steile trap, waarvan de onderste trede ontbrak, op naar boven.

Toen Buys en van Galen met den stoker ongeveer een kwartier bij het licht van de tuitlamp bezig waren geweest de gerepareerde excentriek aan de stoomlier te bevestigen, hoorde de stuurman vooruit hevig gillen. Een vlam sloeg uit de kap van het volkslogies, en door de vlammen heen zag hij de vier personen, die vooruit wacht te kooi hadden, zich een weg naar buiten banen. De matroos Cornelus den Heijer, die wegens de zware brandwonden aan gezicht en handen, bij die gelegenheid bekomen, thans nog verpleegd wordt in het Diaconessenhuis te Haarlem, alwaar hij door den inspecteur voor de scheepvaart is gehoord, heeft verklaard, dat hij, te kooi liggende, in den bewusten avond door een zijner maats werd gewekt, dat de drie andere matrozen, die ook te kooi lagen, haastig zijn opgestaan en door de vlammen heen de trap op zijn gekomen, doch dat hij, de laatste zijnde en beproevende hetzelfde te doen, door de hevige vlammen het dek niet heeft kunnen bereiken en zich van de trap heeft moeten laten vallen, dat hij aan handen en aangezicht verbrand te kooi is gekropen en, daar de vlammen langs de zoldering lekten, zich een deken over het verbrande hoofd heeft getrokken. Na een poosje zoo gelegen te hebben, waagde hij onder de dekens uit te kijken, en ziende dat de vlammen verminderden, begaf hij zich in allerijl door de vlammen heen naar boven.

De schipper heeft hem en de drie matrozen, die brandwonden bekomen hadden, zoo goed mogelijk verbonden, de netten werden opgehaald en men is naar IJmuiden teruggestoomd, waar men 24 uur later is aangekomen.

Zoodra de vier matrozen uit het volkslogies aan dek waren gekomen, was de brand uitgedoofd, zoodat de slang, die, als men visschende is, steeds aan de pomp aangesloten is, niet tot blusschen behoefde te worden aangewend.

Uit de ter zitting van 2 April 1910 gehouden verhooren en een door eenige leden aan boord van de *Barendsz* ingesteld onderzoek, is het den raad gebleken, dat er oorzakelijk verband bestaat tusschen het aansteken van de tuitlamp in het vooronder door een persoon met de behandeling van dergelijke lampen niet vertrouwd, en het ontstaan van den brand, al kan hij niet vaststellen op welke wijze het vuur met andere voorwerpen dan de tuitlamp in aanraking is gekomen. De vloer en de wanden van de lampenkast, waarin petroleum

bewaard werd, de vloer van het portaaltje en de verfkast, waarin het oliegoed hing, waren doortrokken van petroleum, zoodat slechts weinig vuur is noodig geweest om het portaal en het daaraan grenzend volkslogies in lichtelaaie te zetten.

De onoordeelkundige berging van petroleum en andere licht ontvlambare stoffen in de onmiddellijke nabijheid van het logies benedendeks, is, aangezien de equipage, doordat tevens de lampen dáár geborgen worden, goede aanleiding heeft om de lampen in die bekrompen ruimte te ontsteken, oorzaak, dat een begin van brand schromelijke gevolgen heeft gehad.

De raad is van oordeel, dat voor de veiligheid der manschappen, die hunne slaapplaatsen vooruit hebben aan boord der *Barendsz IJ.M. 4*, niet voldoende is gezorgd, waar de eenige toegang tot het zes slaapplaatsen bevattende volkslogies bestaat in eene deur van 51 cM. breedte, toegang gevende tot het bovengenoemde nauwe portaaltje, aan weerszijde waarvan zich kasten met licht ontvlambare stoffen bevinden, van waaruit het dek slechts te bereiken is door eene smalle en zeer steile trap van 2,16 M. hoogte, en dat in dezen toestand, zoowel op de *Barendsz* als op de andere stoomvisschersvaartuigen, waar hij ook bestaat, verandering behoort te worden gebracht.

Aldus gedaan in de zitting van 2 April 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, J. Luytjes, C. L. J. Kotting, leden; G. Z. Jol en J. G. T. Broekmeijer, buitengewone leden, en W. Sebbelee, buitengewoon plaatsvervangend lid, en uitgesproken ter openbare zitting van den raad van 15 April 1910, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, BROEKMEIJER.
,, G. Z. JOL.
,, W. SEBBELEE.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 3 Mei 1910, nº. 102.

Nº. 29.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende de stoomvisschersvaartuigen *Barendsz Y.M. 4* en *Silvain Y.M. 102*.

In den avond van 21 Maart 1910, tusschen licht en donker, dus circa 7 uur, vertrok schipper Job Gravemaker, voerende het stoomvisschersvaartuig *Barendsz Y.M. 4,* de voorgeschreven lichten brandende, uit de visschershaven van IJmuiden ter vischvangst.

Bij het uitkomen van de visschershaven was met den schipper, die de telegraaf bediende, de stuurman Jan Koper op de brug; in de machinekamer had de machinist van Galen de wacht. De schipper verklaart, dat hij bij het uitstoomen van de haven naar de machinekamer heeft getelegrapheerd ,,halve kracht'', de stuurman meent, dat het schip toen ook halve kracht liep, van Galen houdt vol, dat het commando ,,volle kracht vooruit'' geluid heeft en hij dat heeft opgevolgd.

Alle drie zijn het er over eens, dat de wijzer van de telegraaf uit zich zelf doorzakt, maar de schipper betwijfelt of dit in casu geschied is.

Bij het uitvaren der visschershaven werd eerst een weinig naar den noordwal van het kanaal gehouden, maar daarna iets zuidelijker gestuurd om het midden van het vaarwater te krijgen, zoodat het mogelijk is, dat een binnenkomend schip van de *Barendsz* eerst alleen toplicht en stuurboordslantaarn gezien heeft.

Bij het uitstoomen der visschershaven was aan boord der *Barendsz* een binnenkomend schip gezien, wat den schipper aanleiding gaf den stuurman toe te voegen: ,,de goede zijde houden en rood laten zien'', die dan ook S.B. roer, n.c. heeft gegeven, en meer naar den noordwal stuurde.

Om het binnenkomend vaartuig te beduiden, dat hij naar S.B. uitweek, gaf schipper Gravemaker één stoot op de stoomfluit, welk sein aan boord van het andere vaartuig, dat later de *Silvain Y.M. 102* bleek te zijn, met twee stooten werd beantwoord.

In de overtuiging, dat hij naar stuurboord behoorde uit te wijken, dus goed manoeuvreerde, en de tegenligger evenzoo zou doen, gaf Gravemaker weder één stoot op de fluit, doch weder beantwoordde de *Silvain* dit sein met twee stooten, waarop de schipper ,,stop'' naar de machinekamer telegrapheerde, drie stooten op de fluit gaf en dadelijk daarna volle kracht achteruit deed slaan. Ook de *Silvain* gaf het sein van 3 stooten op de stoomfluit, doch weinige seconden daarna voer de *Barendsz* haar aan stuurboordsboek aan, waardoor beide schepen belangrijke averij kregen.

Deze voorstelling der feiten, door de bemanning der *Barendsz* gegeven, wijkt in hoofdzaak niet af van die, welke door de bemanning der *Silvain*, met name schipper Simon Drijver en stuurman Adrianus van der Steen, wordt gegeven.

Na eene reis van vier weken te IJmuiden terugkomende, werd bij het binnenkomen der binnenpieren van het toegangskanaal te IJmuiden — schipper en stuurman waren op de brug — driemaal gefloten om aan de vletterlieden aan den wal bericht van behouden thuiskomst te geven; de voorgeschreven lichten waren helder brandende.

Ter hoogte van de semaphore werd een naar buiten gaande sleep, rood op rood, gepasseerd en aangezien men toen te dicht naar den zuidwal was, werd B.B. roer n.c. gegeven, daar de schipper den noordwal van het kanaal wilde houden om de visschershaven gemakkelijk te kunnen binnenvaren.

Men zag toen top- en stuurboordlicht van een uitgaand schip, en meende daarom, hoezeer wel wetende, dat naar S.B. moest worden uitgeweken, beter te doen met B.B. roer te geven.

Toen de tegenligger door het fluitsignaal te kennen gaf, dat hij naar S.B. uitweek, werd geantwoord, dat de *Silvain* B.B. roer gaf, daar het schip zeer weinig vaart had en niet kon manoeuvreeren.

Even daarop werd het roode licht van den tegenligger zichtbaar, die andermaal een stoot op de fluit gaf, waarop weder met twee stooten is geantwoord; het bleek toen, dat de *Silvain* aan den noordwal was vastgeloopen.

Vervolgens gaf eerst de *Barendsz*, daarna de *Silvain* drie stooten, doch inmiddels was op de laatste al ,,volle kracht achteruit'' gecommandeerd; weinige seconden daarna had de aanvaring plaats, die ten gevolge had, dat de *Silvain* weder vlot kwam, maar tevens ernstige averij beliep.

Het komt den raad voor, dat de schuld van het ongeval is te zoeken bij den schipper Simon Drijver van de *Silvain*.

Waar deze erkend heeft bekend te zijn met het voorschrift,

dat in een vaarwater, als het toegangskanaal te IJmuiden, naar stuurboord behoort te worden uitgeweken, waarvoor in casu ook volgens zijne eigen verklaring voldoende ruimte bestond, en mede erkend heeft, er mede bekend te zijn, dat te IJmuiden uitvarende visschers den noordwal houden, om eene droogte te vermijden, die zich bij den ingang der visschershaven aan de zuidzijde bevindt, had hij zich niet door het verlangen gemakkelijk die haven binnen te komen, moeten laten verleiden de verkeerde zijde van het kanaal te houden.

Het zien van het groene licht van den tegenligger had aanleiding moeten zijn tot stoppen en het geven van een fluitsignaal, indien werd achteruit geslagen, doch doorstoomen, zij het ook langzaam, in de verkeerde richting, is door niets gerechtvaardigd.

Intusschen is de raad van oordeel, dat, toen de *Barendsz* op haar fluitsignaal, ter aanduiding dat zij S.B. roer gaf, ten antwoord kreeg, dat de tegenligger B.B. gaf, en hierbij volhardende blijkbaar tusschen haar en den aan hare stuurboordzijde liggenden wal wilde doorvaren, niet had mogen doorstoomen, zelfs niet met halve kracht, maar had dienen te stoppen en gestopt had moeten blijven, totdat het roode licht van den tegenligger zichtbaar was geworden.

Aldus gedaan door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, H. C. Haacke, J. Luytjes, C. L. J. Kotting, leden, G. Z. Jol en J. G. T. Broekmeijer, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en in het openbaar uitgesproken op 15 April 1910.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, G. Z. JOL.
,, BROEKMEIJER.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

N°. 30.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende de scheepsramp, overkomen aan het stoomschip *Pyrrhus*, op 14 Februari 1910.

Het stoomschip *Pyrrhus*, reederij de Nederlandsche Stoomvaart-Maatschappij „Oceaan”, voerende de Nederlandsche vlag, voorzien van een Nederlandschen zeebrief, in het bezit van een voorloopig certificaat van zeewaardigheid, afgegeven door de Nederlandsche scheepvaartinspectie, vertrok 18 December 1909 van Amsterdam tot het ondernemen van eene reis, via Liverpool, Djeddah, Padang, Batavia, Tjirebon, Tegal en Semarang naar Soerabaja en terug, en kwam op Zondag 12 Februari 1910 des morgens te 6.13 uur ter reede van Samarang voor anker.

Na de voor Semarang bestemde passagiers, terugkeerende Mekkagangers, ontscheept en de lading gelost te hebben, ging men Maandag 13 Februari 1910 te 9.45 uur voormiddags onder stoom naar Soerabaja, de derde-stuurman, Willem Sorgedrager, gediplomeerd als tweede-stuurman voor de groote stoomvaart, op de wacht.

In peiling van het land werd tot 2.6 uur namiddags in koers N. 25° O. rechtwijzend gestoomd, toen het eiland Mandalike in peiling Z. 13° O., rechtwijzend op 3 Engelsche zeemijlen afstand werd gepasseerd.

Van toen werd tot 2.56 uur namiddags gestuurd N. 77° O. rechtwijzend.

Op dat tijdstip, naar gissing was men Tandjong Djanom gepasseerd, werd door den gezagvoerder, J. Barends, in overleg met den eerste-stuurman J. C. Vervooren, de koers naar het loodsschip voor het westgat van Soerabaja gesteld op Z. 71° O., met eene totale miswijzing van + 3° O., en dienovereenkomstig verder gestuurd.

De koerslijn werd door den tweede-stuurman A. Brouwer, die de wacht had, in de kaart gezet.

Te 8 uur namiddag, de eerste-stuurman was op de wacht, meende de gezagvoerder het raadzaam nog iets naar buiten te sturen en werd de koers bepaald op Z. 76° O., miswijzing + 3° O., alzoo te behouden koers Z. 73° O.

De derde-stuurman nam de wacht van den eersten over, doch niet dan na met dezen standaard en stuurkompas te hebben vergeleken, en na de plaats van het schip en de koerslijn op de kaart te hebben nagegaan.

De kaart lag in de kaartenkamer onder de brug uitgespreid; daar waren op zichtbare plaatsen opgehangen de „Standing Bridge Orders" van de reederij; de lichtenlijst lag ter raadpleging op de tafel.

Te ongeveer half 9 uur begaf de gezagvoerder zich in zijne hut achter de kaartenkamer gekleed ter ruste, met opdracht aan den wachthebbenden derde-stuurman hem te 11 uur te roepen, of eerder als het mocht beginnen te regenen, of wanneer hij vuren mocht zien — althans volgens gezagvoerder en eerste-stuurman — wanneer hij het vuur van het loodsschip mocht zien — volgens den derde-stuurman.

Te tien uur, het schip liep een vaart van ongeveer 46 Engelsche zeemijl in de wacht, kwam de kwartiermeester François Person als roerganger op de brug. Nu en dan werd het licht van een visscherman zichtbaar, doch te ongeveer 11 uur meende de wachthebbende stuurman het vuur van het loodsschip te zien.

Hij ging naar boven, naar het standaardkompas, om het te peilen, en nam het waar in de richting Z. 39° O. rechtwijzend, ging daarop naar de kaartenkamer om de plaats van het schip in de kaart te zetten en waarschuwde vervolgens den gezagvoerder. Het was toen 11.3 uur.

Deze stond op, raadpleegde de kaart en gaf order recht op het vuur aan te sturen, doch onmiddellijk daarna op de brug komende, gaf hij order op de oude koers te gaan, daar hij inzag, dat het waargenomen licht niet dat van het loodsschip was. Het schip was echter vastgeloopen.

Dadelijk werd volle kracht achteruit gecommandeerd, doch het mocht niet baten.

De gezagvoerder nam een flikkerlicht aan bakboord waar, ongeveer een streek voorlijker dan dwars.

De eerste-stuurman, inmiddels aan dek gekomen, begaf zich met den derde-stuurman naar het standaardkompas en peilde:

Gasboei bij Oedjong Pangka aan bakboord N. 29° O.

Vuur van het loodsschip N. 82° O.

Vuur van Sembilangan N. 38½° O.

Stuurman Sorgedrager zeide de gasboei al geruimen tijd gezien te hebben, maar dit licht voor dat van een visscherman te hebben gehouden.

Gedurende de eerste 3 uren van de eerste wacht stond er een flauwe N. W. koelte, de lucht was bewolkt, het vurenzicht goed bij kalme zee.

Herhaaldelijk werd gepoogd het schip door achteruitslaan van de machine vlot te krijgen, wat mislukte, ook toen 's anderen daags bovendien 2 gouvernements-stoomers het beproefden af te sleepen, nadat een gedeelte van de lading in prauwen was gelost.

Eerst Vrijdag 18 Februari des nacht te 2 uur mocht het de stoomschepen *Kaisow* en *Charon*, die van Soerabaja ter assistentie gekomen waren, gelukken de *Pyrrhus* af te brengen, die met eigen middelen de reis naar Soerabaja kon vervolgen en te 8.30 uur voormiddags ter reede aldaar ten anker kwam.

Op 25 Februari 1910 — zulks had 19 Februari behooren te geschieden — werd door den gezagvoerder en een deel der bemanning scheepsverklaring voor den havenmeester van Soerabaja afgelegd.

Op de thuisreis kwam het schip 15 April 1910 te Amsterdam binnen.

Na een voorloopig onderzoek naar de oorzaken van het vastloopen ingesteld door de ambtenaren van de scheepvaartinspectie, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, op voorstel van den hoofdinspecteur, dat door dien raad een nader onderzoek zou worden gehouden, hetwelk op Vrijdag 6 Mei 1910 in openbare zitting plaats had.

De feiten, zooals zij hiervoren werden weergegeven, werden, op grond van getuigenverklaringen, in hoofdzaak bevestigende het journaal en de scheepsverklaring vastgesteld.

De deviatie van het kompas kon op 14 Februari niet gecontroleerd worden, doch de gegiste deviatie is gebleken juist te zijn, vermits toen de eerste-stuurman, nadat het schip, de gestuurde koers voorliggende, aan den grond geloopen was, de door hem op het standaardkompas genomen peilingen in de kaart zette, de peilingslijnen in één punt samenkwamen.

De raad vindt geene aanleiding aanmerking te maken op den genomen koers en zou, afgaande op de overeenstemmende verklaringen van getuigen Sorgedrager en Person, moeten aannemen, dat die koers inderdaad ook gestuurd is, doch dat het schip door een stroom om de Zuid uit zijn koers is gedreven.

Uit den *Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel*, vanwege het Departement van Marine uitgegeven, blijkt echter niet, dat op de N. kust van Java stroomen om de Zuid of om de Noord voorkomen, integendeel de stroom zet in den Westmousson meestal om de Oost.

Dat het schip zoozeer uit den goeden koers geraakte is alleen te verklaren uit het feit, dat niet goed gestuurd is, maar in welke wacht van de koers is afgeweken, is onopgehelderd gebleven.

Nochtans zou het verkeerd sturen niet ten gevolge hebben gehad, dat het schip vastliep, wanneer de derde-stuurman, Willem Sorgedrager, meer beleid en zeemanschap aan den dag had gelegd.

Hij heeft erkend geruimen tijd, vóórdat hij het door hem voor het vuur van het loodsschip gehouden licht zag, een licht aan bakboord te hebben gezien, maar te zijner verontschuldiging aangevoerd, dat hij meende, dat dit de gasboei niet kon zijn, omdat hij die aan stuurboord moest krijgen en daarom had geconcludeerd, dat het licht van een visscherman zou zijn.

Het trekken van eene dergelijke conclusie was echter eene onvergeeflijke fout.

De lichtenlijst geeft aan, dat de gasboei van Oedjong Pangka om de 20 seconden gedurende 10 seconden een helder wit licht geeft, terwijl de visscherlieden op de Noordkust van Java gemeenlijk bij de nadering van schepen een hoog opvlammenden obor ontsteken. Een oplettend zeeman moet het onderscheid kunnen waarnemen.

Bovendien toen er twijfel rees, of het waargenomen licht dat van de gasboei was, had de gezagvoerder gewaarschuwd moeten worden, daar de orders der reederij, in de kartenkamer opgehangen, het waarschuwen van den gezagvoerder voor den stuurman verplicht stellen, indien hij een licht ziet, omtrent den aard waar van twijfel bij hem ontstaat.

En eene tweede ernstige fout beging stuurman Sorgedrager, toen hij een tweede licht waarnam.

Bij behoorlijk raadplegen van kaart en lichtenlijst had hij behooren te weten, dat hij ongeveer te gelijkertijd moest komen in de lichtcirkels van de gasboei van Oedjong Pangka, van het loodsschip en van Sembilangan, dat het eerste licht 10 seconden helder was en dan 20 seconden verduisterd, dat het tweede elke 15 seconden 4 seconden schitterde, het derde om de 3 seconden 1 seconde schitterde.

Zonder acht te slaan op den duur der flikkeringen en den

aard van het waargenomen vuur, m. a. w. zonder eenige aanleiding nam hij aan, dat het het vuur van het loodsschip was, peilde het en zette de peiling in de kaart, en waarschuwde eerst daarna den gezagvoerder, hoezeer hij order had dezen onmiddellijk bij het waarnemen van het loodsschip te roepen.

De raad kan de opmerking niet achterwege laten, dat hij het in den gezagvoerder wel zoo verstandig gevonden zou hebben, wanneer hij te half 9 uur op de brug ware gebleven, of zich had doen wekken, eenigen tijd vóórdat het schip in den lichtcirkel van het loodsschip was gekomen.

Bovendien komt hem het commando om aan te houden op het waargenomen licht, dat gepeild was op Z. 39° O., niet gerechtvaardigd voor, omdat, ware de door den gezagvoerder vastgestelde koers gestuurd, hij het loodsschip recht vooruit had moeten krijgen en niet 3½ streek aan stuurboord, en het enkele feit van de vermelding der peiling den gezagvoerder had moeten doen inzien, dat hij uit zijn goeden koers was.

De Raad is van oordeel, dat ter zake van het vastloopen van het stoomschip *Pyrrhus* op de modderbank nabij Oedjong Pangka — den stuurman W. Sorgedrager de straf van berisping behoort te treffen, zoo wegens het niet-opvolgen van gegeven orders, als wegens achteloosheid bij het doen van waarnemingen, noodzakelijk voor het behouden varen van het schip, waarop hij als derde-stuurman diende, en spreekt die mitsdien uit.

Aldus gedaan in de zitting van 6 Mei 1910, door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, en C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn en E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van den raad van 19 Mei 1910.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, J. Luytjes.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, E. Deddes.
,, van Rijn.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 3 Juni 1910. n°. 127.

N°. 31.

UISPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende de scheepsramp, overkomen aan het stoomschip *Prins Willem II.*

Het stoomschip *Prins Willem II*, toebehoorende aan de te Amsterdam gevestigde naamlooze vennootschap „Koninklijke West-Indische Maildienst", voorzien van een Nederlandschen zeebrief, voerende de Nederlandsche vlag, gevoerd door kapitein J. W. van Slooten, verliet op Vrijdag 21 Januari 1910, des voormiddags ten 10 uur, de de Ruyterkade te Amsterdam, tot het ondernemen van zijn 61ste reis naar Nederlandsch West-Indië.

Onder aanwijzing van den binnenloods W. C. Rijpma, vertrok het schip naar IJmuiden, aldaar ging ter vervanging van den binnenloods de zeeloods K. Gomes Jzn. aan boord, die het schip even binnen de pieren van IJmuiden verliet.

Er is bericht ingekomen, dat het schip op Zondag 23 Januari 1910 des namiddags te ongeveer 1 uur Ouessant gepasseerd is.

De afstand tusschen IJmuiden en Paramaribo, de eerste haven die het schip zou aandoen, bedraagt 4060 Eng. zeemijlen, en, vermits het schip gemiddeld 240 Engelsche zeemijlen per etmaal aflegt, werd verwacht, dat het ongeveer 17 dagen na vertrek van IJmuiden ter eerste bestemmingshaven zoude aankomen.

Nochtans het bericht van aankomst bleef uit en gaandeweg begon ongerustheid te ontstaan over het lot van het schip.

Overheerschend was de meening, dat het schip met machineschade ronddreef, totdat, ongeveer half Maart, gemeld werd, dat ter Westkust van Frankrijk voorwerpen waren aangespoeld, die behoord hebben tot den inventaris van de

Prins Willem II, zoodat aan een ernstiger ongeval moest worden gedacht.

De hoofdinspecteur voor de scheepvaart heeft daarop een voorloopig onderzoek ingesteld naar aard en oorzaken van die ramp, en eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart besliste op zijn voorstel een nader onderzoek te houden.

Dat onderzoek heeft op 15 en 16 April 1910 in eene openbare zitting van den Raad voor de Scheepvaart plaats gehad, en daarbij is het volgende gebleken:

De weersgesteldheid was, blijkens de waarnemingen van het Koninklijk Nederlandsch Meteorologisch Instituut, toen het schip de reis aanvaardde, gunstig te noemen.

Den vorigen middag te 4 uur was door den stormwaarschuwingsdienst aan de kustposten geseind: „Stormsein neerhalen", en op den vertrekdag was de barometer ten onzent hard rijzende, de wind afwisselend van zwak tot matig, de zeegang op de Nederlandsche kust aan te duiden met „golvend". Dergelijk weder heeft de *Prins Willem II* ook op Zaterdag 22 Januari 1910 gehad, alleen was de zeegang in het Kanaal krachtiger.

En ook op Zondag 23 Januari, toen het schip Ouessant rondde, moet het, wanneer men afgaat op het „Bulletin International du Bureau Central Metéorologique de France" in den Noord-Atlantischen Oceaan bij krachtigen N. N. W. wind niet meer dan eene aanschietende zee gevonden hebben.

Intusschen blijkt uit het „Internationaler Dekadenbericht der Deutschen Seewarte" over de derde dekade van Januari, dat zich op dien dag des morgens te 8 uur eene vrij diepe depressie had gelegerd tusschen IJsland en Ierland, welke zich, toenemende in diepte Z. O.waarts, naar de Britsche eilanden verplaatste, alwaar op 24 Januari haar centrum werd aangetroffen.

De *Prins Willem II* moet zich toen tusschen den 5den en den 10den lengtegraad ten W. van Greenwich bevonden hebben en was daar geraakt in het gebied van een zeer hevigen storm, dat zich tot den 25sten lengtegraad uitstrekte.

De Dekadenberichte geven de windkracht aan met cijfers van 1 tot 12 en vermelden, dat in het stormgebied de windkracht 10 tot 12 was, dat is, het type van den orkaan vertoonde, die met buitengewoon hooge en wilde zee gepaard moet zijn gegaan.

In de journalen van de stoomschepen *Statendam* en *Maartensdijk* der Holland-Amerika lijn, waarvan uittreksels aan den Raad konden worden overgelegd, wordt bevestiging gevonden van de meening op grond der weerberichten gevormd;

het stoomschip *Statendam* was op 24 Januari stoomende tusschen 7° en 12° W. L. en heeft tot 27 Januari bijzonder hevig stormweder te verduren gehad.

De vraag, hoe het weerstandsvermogen der *Prins Willem II* in stormweer was, heeft een punt van nauwgezet onderzoek voor den Raad uitgemaakt. De in zijne openbare zittingen voorgelezen brokstukken uit de journalen, betreffende het voorgevallene op 31 December 1892 en 1 Januari 1893 gedurende de 9de reis, op 9, 11 Januari en 25 Februari 1894 gedurende de 12de reis, op 18 en 24 Februari 1898 gedurende de 24ste reis, op 29 Maart 1903 gedurende de 39ste reis en op 8 November 1909 gedurende de 60ste reis, schenken in verband met de voorgelezen verklaring van den vroegeren gezagvoerder P. Koningstein, en met de getuigenis van den vroegeren machinist A. Kruk, die 10 reizen met het schip gemaakt heeft, de overtuiging, dat het alleszins bestand was tegen de kracht van wind en zee.

Echter, in den loop der maand Februari zijn tal van voorwerpen ter westkust van Frankrijk aangespoeld of opgevischt, die behoord hebben tot den inventaris der *Prins Willem II*, te weten:

6 Febr. 1 reddingboei, 13 mijl N. 56 W. van Belle Ile (in zee);
19 ,, 1 plank met roercommando, strand Hoedic;
20 ,, 1 zwemvest, Loperec (Houet);
21 ,, 2 zwemvesten, Loperec (Houet);
23 ,, 1 boei, Les Chèvres, Pornichet;
23 ,, lade (?) met opschrijfboekje, Le Croisic;
23 ,, plank van kast stuurinrichting A. dek;
25 ,, halve boei, Pte. de Carguel Quiberon);
27 ,, 1 koperen plaatje (stuurhuis), Le Croisic;
27 ,, 1 koperen plaatje (brievenweger), Le Croisic;
27 ,, plank (no admittance), (no business), Le Croisic;
28 ,, 1 riem, Pte. de Poulain (Belle Ile);
7 Maart 1 kist vernis (lading), in zee 2 mijl uit den wal, tusschen Belle Ile en Quiberon.

Bovendien de navolgende voorwerpen zonder bekenden datum van vondst:

1 sloepsnaambordje bij Damgan;
1 stuk van een riem bij Damgan;
2 planken (van $2\frac{1}{4}$ bij $1\frac{1}{2}$ M.) bij Le Croisic;
1 overzeiler (sloeps) bij Hoedic,

en deze omstandigheid wijst er op, dat aan het schip een ongeval is overkomen.

Het vinden van deelen van het stuurhuis duidt op de vernieling daarvan; het opvisschen van het opschrijfboekje in een lade, afkomstig van de hut van den hofmeester, rechtvaardigt het vermoeden, dat de zee in de ruimte tusschen meetdek en tentdek is overgekomen en doorgedrongen is tot de verblijven.

Alle geruchten die geloopen hebben omtrent het zien van de *Prins Willem II* na het passeeren van Ouessant zijn zorgvuldig getoetst aan de mogelijkheid van juistheid, doch zijn gebleken onjuist te zijn. Alle verschijnselen wijzen er op, dat het schip is vergaan.

De mogelijkheid, dat de opvarenden zich zouden hebben kunnen redden, en dat alleen het schip zoude zijn verloren gegaan, is, in aanmerking genomen den ontzettenden storm waarin het schip ten onder ging, volstrekt uitgesloten.

Den Raad blijft niets over dan aan te nemen, dat de geheele bemanning, met inbegrip van den gezagvoerder 39 personen en de 15 passagiers, den dood in de golven hebben gevonden.

Den grooten ernst van het ongeval beseffende, heeft de Raad zich begeven tot een in kleinigheden afdalend onderzoek naar den staat waarin het schip heeft verkeerd, toen het zijne laatste reis aanvaardde.

De *Prins Willem II*, gebouwd op de werf van de Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen te Amsterdam in de jaren 1889 en 1890, stond onder toezicht van het „Bureau Véritas" te Parijs, bij welk bureau het geclasseerd was als + 3/3 I. I. en van Lloyds Register te Londen, alwaar het geclasseerd was als 100 A. I., zijnde de hoogste klassen. terwijl de Amsterdamsche Droogdokmaatschappij het schip om de andere reis in het dok opnam en dit in- en uitwendig aan een zorgvuldig onderzoek was onderworpen.

Behalve certificaten van Véritas en Lloyd's, had het schip een voorloopig certificaat van zeewaardigheid van de Nederlandsche Scheepvaartinspectie verkregen, voorloopig, omdat de Scheepvaartinspectie bij het in werking treden der Schepenwet de handen te vol had, dan dat elk vaartuig in al zijne onderdeelen kon worden onderzocht, doch niet, dan nadat de expert A. Kruk een onderzoek naar het schip had ingesteld.

De door genoemde classificatiebureau's voorgeschreven surveys hadden om de vier jaren plaats en wel in 1894, 1898, 1902 en 1906; de vijfde survey zou plaats hebben in den zomer van 1910.

Getuige Fenenga, directeur der Amsterdamsche Droogdok-

maatschapij, die de plannen voor het schip maakte, en toezicht hield op den bouw, heeft medegedeeld, dat met het oog op de bestemming van het schip, de Trookgang is verdubbeld en de kimgang zwaarder genomen is.

De verklaringen van den ontwerper, de reederij en de experts van Lloyd's en Véritas, dat de *Prins Willem II* een goed en zeewaardig zeeschip was, winnen nog aan waarde door de eensluidende verklaringen van de getuigen Sluiter, Koningstein en Kruk, die meerdere of mindere reizen met het schip gedaan hebben, door het oordeel van de vroegere gezagvoerders J. F. Dörr, A. Sibbelee, J. A. Beckering Vinckers en den laatsten gezagvoerder J. W. van Slooten in de journalen neergelegd en het certificaat door den „Inspecteur de la navigation'' te Hâvre op 3 Januari 1910 in het journaal der 60ste reis ingeschreven.

De Raad heeft zich omtrent de gesteldheid van verschillende onderdeelen van het schip zoo goed mogelijk vergewist.

Op advies van getuige Fenenga werden in 1906 nieuwe ketels geplaatst; zij werden op 12 November 1906 door getuige Vierhout op dubbele druk geperst en in orde bevonden, en het Rijkstoezicht op het Stoomwezen verleende op 20 Maart 1907 de akte van vergunning n°. 1100.

Op 23 September 1909 werden zij vanwege het Rijkstoezicht voor het laatst inwendig geïnspecteerd en in orde bevonden, terwijl op 17 Januari 1910 nogmaals eene oppervlakkige bezichtiging der hoofdketels plaats had en de lierketel met stoom-op werd beproefd.

Getuige Fenenga zag in Januari 1910 persoonlijk de omwanding der ketels nog na en deed het inwendige daarvan door een zijner werkmeesters nagaan. Het uitgebrachte rapport luidde zeer gunstig.

De Raad maakt de meening, dat de stoomketels aan alle eischen voldeden, tot de zijne.

De machines moeten mede geacht worden in goeden staat te hebben verkeerd.

Dit is het eenstemmig oordeel van de getuigen van Rijn, Fenenga, Slebe en Vierhout.

Bij de vierde survey der classificatiebureau's in 1906 was het geheele schip, en niet het minst de machinekamer, grondig nagezien en zijn talrijke herstellingen en vernieuwingen aan den bodem geschied. De expert der Scheepvaartinspectie, getuige Kruk, heeft de machinekamer nagezien en in orde bevonden vóórdat het voorloopig certificaat van zeewaardigheid werd verleend en bezocht het schip andermaal 2 dagen vóór het laatste vertrek. Toen werd ook de stoomfluit be-

proefd. Na het proefstoomen vernam dezelfde expert van den eerste-machinist, dat er aan de machines niets haperde, een oordeel dat door dezen ook tegenover den inspecteur Sluiter en de getuigen van Rijn en Fenenga is uitgesproken, toen deze den morgen van het vertrek van het schip zich aan boord hebben begeven.

Nochtans heeft de echtgenoote van den bootsman van dezen uit IJmuiden, bericht ontvangen, dat in het kanaal van Amsterdam naar zee eenigen tijd gestopt was wegens machineschade, en verklaarde de binnenloods Rijpma, dat ter hoogte van Westzaan ongeveer een uur is gestopt, omdat de machinist op de brug aan den gezagvoerder was komen zeggen, dat de condensor defect was.

Getuige Kruk heeft dit feit verklaard uit de omstandigheid, dat de condensor een tijd droog gestaan had, en de houten dopjes der condensorpijpjes daardoor naar binnen waren geschoten, een ongemak dat hinderlijk is, maar het doorstoomen voor korten tijd niet belet. Ook getuige Fenenga verklaarde, dat een dergelijk defect aan den condensor geen onmiddellijke ernstige gevolgen heeft.

De Raad is, in aanmerking nemende dat het schip tot Ouessant eene vlugge reis had, dat de gezagvoerder, die bekend stond als een bekwaam, ervaren en voorzichtig zeeman, niets aan de reederij heeft gerapporteerd, van oordeel, dat hier aan een onbeteekenend defect moet worden gedacht, en dat dit geval niets kan afdoen aan zijn op de getuigenverklaringen gegrond alleszins gunstig oordeel omtrent den toestand der machines.

In het met juistheid vaststellen van den ouderdom van de schroefas is de Raad niet geslaagd. Groote waarschijnlijkheid bestaat, dat de as nimmer is verwisseld, hoezeer enkele getuigen zich meenen te herinneren, dat de as, die bij de oplevering van het schip was aangebracht, is vervangen.

Zooveel is zeker, dat de as op 23 September 1909 getrokken is door een der werkmeesters van de Amsterdamsche Droogdokmaatschappij en door getuigen Vierhout en Slebe is nagezien, dat hij toen geheel in orde werd bevonden en slechts een begin van intering, aan het tapsche einde kon worden geconstateerd.

Naar 's Raads meening valt op den staat waarin de schroefas verkeerde, geene aanmerking te maken.

Hetzelfde geldt van de stuurinrichting.

Bij het dokken in September 1909 werd het roer gelicht, de pennen zijn toen nagezien en de vingerlingen verbust — aldus getuigen Fenenga en Loke. Getuige Sluiter vernam

van den eerste-machinist, dat bij gelegenheid van het proefstoomen ook de stuurinrichting was beproefd, wat bevestiging vindt in de verklaring van getuige Kruk.

Getuige Rijpma verklaart nog opgemerkt te hebben, dat het schip goed stuurde.

Wat de afsluiting en voorziening van het gedeelte van het schip aangaat gelegen beneden het meetdek, de raad is tot de slotsom gekomen dat deze voldoende was.

Geeft de grootte en de bouw van het schip er aanleiding toe, dat bij hooge zeegang veel water overkomt en vooral het kuildek zijn deel daarvan kan krijgen, waterkeeringen ter plaatse waar deze noodig zijn en waterloos-kleppen en spuigaten verhoeden bij stevige voorziening van de luiken, dat van dat water overlast kan worden ondervonden. Getuige Pals, die 25 jaren bij de West-Indische Mail in dienst is, deelde mede, dat het nog nimmer is voorgekomen dat de luiken zijn opgeslagen.

De 14 patrijspoorten, die zich tusschendeks bevinden, waren behoorlijk gesloten en voldoende door stormkleppen met schroeven en knevels verzekerd, gelijk blijkt uit de verklaringen van de getuigen Loke, Lap, Pals en Willemse.

Uit de journalen blijkt, dat de waterdichte deuren op reis herhaaldelijk werden beproefd en gemakkelijk werden geopend en gesloten; getuige Lap heeft er zich persoonlijk van overtuigd, dat zij aan hunne bestemming konden beantwoorden.

Het is niet mogen gelukken met volstrekte zekerheid den diepgang van het schip vast te stellen, wèl, dat het de verplichte uitwatering had.

Uitwateringsmerken, als voorgeschreven bij de Engelsche Merchant Shipping Act 1894, werden jaren geleden door Lloyd's surveyor aangebracht en, naar getuige Slebe heeft opgegeven, was de maximum-diepgang:

voor zoet water op $21' \; 1^{1}/_{8}''$;
voor den Ind. zomer op $20' \; 11^{5}/_{8}''$;
voor den zomer op $20' \; 8^{1}/_{8}''$;
voor den winter op $20' \; 4^{5}/_{8}''$;
voor den N. Atlantischen Oceaan op $20' \; 2^{5}/_{8}''$
vastgesteld.

Overgezet in de maten van het metrieke stelsel, wordt dat:

maximum-diepgang	voor	zoetwater		64,3	d.M.:
,,	,,	,,	Ind. zomer	63,9	,,
,,	,,	,,	zomer	63,—	,,
,,	,,	,,	winter	62,1	,,
,,	,,	,,	N. Atl. Oceaan	61,6	,,

Die merken, sedert de plaatsing weder overgeschilderd, zijn na invoering der Schepenwet op last der Scheepvaartinspectie conform de voorschriften der Commissie voor de uitwatering herplaatst.

In het door haar dd. 13 Januari 1910 afgegeven certificaat stelde die Commissie vast:

als uitwatering voor den zomer	86	c.M.;
vermindering voor zoetwater	13	,,
vermindering voor Ind. zomer	9	,,
vermeerdering voor den winter	9	,,
vermeerdering voor N. Atl. Oceaan	14	,,

Gegeven de door Lloyd's opgemeten ,,moulded depth'' van het schip (de afstand tuschen den bovenkant van de kiel tot den bovenkant van den dekbalk op groot spant in de zijde) van 22′ 6$^{3}/_{8}$″ vermeerderd met de hoogte der kiel ad 9$^{6}/_{8}$″, in totaal 23′ 6$^{1}/_{8}$″ of 71,60 d.M., moet bij een vrijboord van 86 d.M. den maximum-zomerdiepgang (middelpunt van den cirkel) gesteld worden op 63 d.M., den maximum-diepgang voor den winter, waarom het hier gaat, op 62,1 d.M.

Getuige Sluiter heeft het Plimsoll-merk bij vertrek boven water gezien, naar gissing 3″ à 4″ Engelsche duim, wat een diepgang in de midscheeps zou beteekenen van 61,1 à 61.4 d.M.

Getuige Loke heeft bij vertrek het zomermerk op 1,2 d.M. boven de waterlijn gezien, wat een diepgang in de midscheeps van 61,8 d.M. zou beteekenen.

Getuige Lap herinnert zich, dat de cirkel om het Plimsollmerk (die een straal van 15 c.M. heeft) geheel boven water was, zoodat volgens hem de diepgang ten hoogste 61,5 d.M. kan hebben bedragen. Hij heeft 59 d.M. vóór en 61 d.M. achter als diepgang uit het geheugen genoteerd.

Getuige Pals nam zelf waar, dat het schip voor 59, achter 61 d.M. stak en concludeert daaruit tot een diepgang in de midscheeps van 60 d.M.

Getuige Loke legde een certificaat over van den beëedigden meter W. de Graaf, die de verklaring van getuige Pals bevestigt.

Door den inspecteur van het loodswezen in het 3de district is afschrift overgelegd van het rapport van meting van den diepgangmeter de Neeff, dat de diepgang 62 d.M. bedroeg.

Getuige Rijpma heeft met gezegden de Neeff bij het vertrek een diepgang opgenomen van 62 d.M. vóór en 61 d.M. achter, wat voor de midscheeps 61.5 zou beteekenen.

Getuige Punt zag zonder meting te IJmuiden in de sluis in brakwater 62 d.M. vóór en 61 d.M. achter, en meent dat,

waar het IJ-water zoeter is, de diepgang te Amsterdam niet 59 d.M. vóór en 61 d.M. achter geweest kan zijn. Beide laatste getuigen hebben op de uitwateringsmerken geen acht geslagen.

Uit aller verklaringen resulteert, dat de uitwatering voldoende is geweest.

Vermits het opnemen van den diepgang door de ambtenaren van den dienst van het loodswezen geschiedt, ter berekening van het loodsgeld, en volgens art. 3 der wet van 20 Augustus 1859 (*Stbl.* n°. 93), de halve palm en daarbeneden niet, wat daarboven gaat voor een geheele palm wordt berekend, moet de opgave der scheepsdiepgangmeters en loodsen, dat een schip een zeker aantal (n) d.M. steekt, zóó worden verstaan, dat de diepgang niet meer bedraagt dan $\frac{1}{2}$ d.M. meer dan het opgegeven getal ($n + \frac{1}{2}$) en niet minder dan $\frac{1}{2}$ d.M. minder dan het opgegeven getal ($n — \frac{1}{2}$). In dit verband zou dat beteekenen: de diepgang in de midscheeps was tusschen 61,1 en 61,9 d.M.

Hiermede is echter niet verklaard het feit door de ambtenaren van den loodsdienst volgehouden, dat het schip vóór dieper stak dan achter.

Waar echter uit het onderzoek van den Raad is gebleken, dat het schip ten volle beladen was, dat de stuwage der lading is verricht onder leiding van getuige Pals, die reeds 172 maal een schip der Kon. West-Ind. Maildienst gestuwd heeft, van wiens bedrevenheid de getuige Lap, die op verschillende schepen door getuige Pals gestuwd, als stuurman heeft gevaren, de gunstigste getuigenis geeft, terwijl getuige Lap ook de stuwage van de *Prins Willem II* heeft nagegaan en in orde bevonden, waar gezagvoerder en stuurlieden aan de getuigen van Rijn, Fenenga en Sluiter vóór het vertrek van het schip verklaard hebben, dat alles in orde was, neemt de Raad als vaststaande aan, dat de lading van het schip goed gestuwd en het schip niet overladen was.

Reddings- en veiligheidsmiddelen waren in voldoende mate aan boord en zijn door getuige Lap geïnspecteerd, zeilen werden in voldoende hoeveelheid medegevoerd, om, wanneer door eenig ongeval het niet mogelijk was de reis stoomende te vervolgen, bij te leggen en van de tenten en laadboomen zouden in geval van nood hulpmiddelen kunnen zijn gemaakt om dat bijleggen te bevorderen.

Aan het schip zelf en de uitrusting daarvan heeft niets ontbroken.

De gezagvoerder J. W. van Slooten had $1\frac{1}{2}$ jaar als gezag-

voerder gevaren en was berekend voor zijne taak, de stuurlieden, allen jonge menschen, hadden de vereischte diploma's.

De machinisten hadden eveneens de noodige diploma's — de eerste-machinist A. de Weger kende de machine door en door, en heeft zich kort vóór het vertrek tegenover getuige Fenenga uitgelaten, dat de onder hem dienende machinisten voor hunne taak geheel berekend waren.

Het is den Raad voorgekomen, dat de bemanning voldoende in aantal en, voor zooveel noodig, bevoegd was, om het schip over zee te brengen.

Bij samenvatting van het voorafgaande moet worden vastgesteld, dat het door den Raad voor de Scheepvaart gehouden onderzoek de oorzaak niet vermag aan te wijzen van de scheepsramp — vermoedelijk op 24 Januari 1910 — overkomen aan het stoomschip *Prins Willem II* van de Kon. West-Indische Maildienst, met het gevolg, dat alle opvarenden den dood hebben gevonden, en het schip is vergaan.

Aldus gedaan in de zitting van 16 April 1910, door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, H. C. Haacke en C. L. J. Kotting, leden; E. Deddes, buitengewoon lid; jhr. L. P. D. Op ten Noort en H. van Helden, plaatsvervangend buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van den Raad van 6 Mei 1910.

(*get.*) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, op ten Noort.
,, van Helden.
,, E. Deddes.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zaterdag 11 Juni 1910, n°. 134.

N°. 32.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende de vischbunsloep *Luctor et Emergo M.D.I.*

Blijkens bericht van den waterschout te IJmuiden van 4 Mei 1910, n°. 104, vertrok het te Middelharnis thuis behoorende bunsloepschip *Luctor et Emergo M.D.I.* van daar ter vischvangst op 15 Januari 1910.

Een monsterrol is ten overstaan van dien waterschout niet opgemaakt, doch blijkens van de reederij ingekomen bericht bestond de bemanning uit 13 personen, te weten: Willem van den Hoek, schipper; Pieter van den Berg, Leendert Kattestaart, Gerrit Jongejan Gz., Adrianus van den Nieuwendijk, Adrianus Cornelis Jongejan, Cornelis van den Hoek Hz., Krijn van Gelder, Jan Don, Machiel Onderdelinden, Cornelis Ary van den Tak, Ary de Koning en Marinus Onderdelinden.

Schipper Jacobus van den Hoek, van de *M.D. 2.* heeft de *Luctor et Emergo* op 22 Januari 1910 des avonds te circa 11 uur gepraaid op ± 55° N.B. ± 4° O.L. benoorden Doggersbank, en heeft van derden vernomen, dat de Vlaardinger schipper Hermanus van Selm van de *V.L. 176* het schip nog in den avond van 23 Januari gezien heeft.

Het schip is niet van de reis teruggekeerd; en hoezeer geen wrakhout of lijken van de opvarenden zijn aangespoeld, heeft deze omstandigheid den hoofdinspecteur aanleiding gegeven aan eene scheepsramp te denken en naar de oorzaken daarvan een voorloopig onderzoek te doen instellen.

Overeenkomstig zijn voorstel besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 4 Mei 1910, dat door den raad

een nader onderzoek zou worden gedaan, hetwelk in zijne openbare zitting van 19 Mei 1910 plaats had.

Ter gelegenheid van het onderzoek naar de scheepsramp, overkomen aan het stoomschip *Prins Willem II*, heeft de raad vast kunnen stellen, dat op 23 Januari 1910 eene diepe depressie gelegen was tusschen IJsland en de Britsche eilanden, die zich in zuidoostelijke richting verplaatste. Op 24 Januari werd het centrum der depressie gevonden tusschen den 51sten en den 57sten N.breedtegraad en tusschen 3° en 8° W.L. van Greenwich.

De *Luctor et Emergo*, die zich op dien datum in het gebied van lage drukking bevond, moet een orkaan te verduren hebben gehad, en ook op 26 en 27 Januari heeft tusschen de Britsche eilanden en Scandinavië buitengewoon hevig stormweder gewoed.

De reeder van het schip, J. J. Slis, lid der firma P. J. Slis & Zn., te Middelharnis, als getuige gehoord, heeft ter zitting verklaard, dat door hem op het vernemen van courantenberichten, houdende, dat in de Noordzee visschersvaartuigen in aanvaring zijn geweest met andere schepen, te Leith en te Kopenhagen een onderzoek ingesteld, dat de waarheid daarvan bevestigde, maar tevens uitwees, dat de *Luctor et Emergo* niet tot de aangevaren schepen behoorde.

Daar bij het voorloopig onderzoek, door de ambtenaren der Scheepvaartinspectie gehouden, door een der getuigen was medegedeeld, dat het gerucht te Middelharnis liep, dat de *Luctor et Emergo* niet voldoende zeewaardig zoude zijn geweest en afgekeurd had moeten worden, en dat daarom schipper Hannes de Waard niet meer als schipper op dat schip had willen varen, werden door den raad vermelde Hannes de Waard en de schipper Jan de Koning, die van de geruchten had melding gemaakt, als getuigen gehoord.

Schipper de Waard heeft met beslistheid de hem toegedichte beweegreden geloochend. Zes jaar lang voer hij als schipper op de *Luctor et Emergo*, dat wel is waar een oud, maar niettemin een deugdzaam schip was. Toen hij het bevel kon krijgen over een grooter schip bij dezelfde reederij, ging hij van de *Luctor et Emergo* af, maar nog steeds vaart hij bij dezelfde reederij, die goed voor hare schepen zorgt en nimmer moeilijkheden maakte of maakt, wanneer schipper of scheepsbouwmeester verbetering of vernieuwing van deelen van schip of inventaris voorstellen.

Met Willem van den Hoek, schipper van de *Luctor et Emergo*, die hem vóór 5 jaar als zoodanig verving, was hij zeer bevriend, en deze heeft nimmer twijfel geopperd aan de

zeewaardigheid van zijn schip. Verschillende leden der bemanning voeren tal van jaren op de *Luctor et Emergo* en werden elk jaar opnieuw aangemonsterd, zoodat twijfel aan de zeewaardigheid blijkbaar niet bestond bij de onmiddellijk daarbij belanghebbenden.

Schipper Jan de Koning, om inlichtingen gevraagd naar bron en aard der geruchten, door hem aan den inspecteur der Scheepvaartinspectie, G. H. Leffers, medegedeeld, is in gebreke gebleven die te verstrekken. Hij gewaagde van misverstand, en trok de door hem onderteekende verklaring als onjuist terug.

De reeder J. J. Slis, als getuige gehoord, gaf als zijn oordeel te kennen, dat de *Luctor et Emergo*, toen zij naar zee vertrok, geheel zeewaardig was en in goeden staat verkeerde.

Hij grondt zijn oordeel op de omstandigheid, dat, nadat hij het schip voor f 4925 gekocht had, hij daaraan alle verbeteringen of vernieuwingen heeft laten doen, die schipper of scheepsbouwer nuttig of noodig oordeelden, zoodat het schip op f 9000 kwam te staan, dat het schip geregeld geklamaaid werd, geregeld op de werf van I. S. Figee te Vlaardingen hellingde, en hij nimmer aanmerking maakte op noodig geoordeelde herstellingen, voorts, dat het schip na onderzoek door den expert der Scheepvaartinspectie in October 1909 een certificaat van deugdelijkheid ontvangen had, en na expertise bij de Onderlinge Verzekering Maatschippij ,,Vlaardingen'' verzekerd was voor f 10 000 (f 7200 op casco, f 1400 op want en vischtuig en f 1400 op aas, lading, visch en tonnen).

Voorlezing is gedaan van een schrijven van de directie der Onderlinge Verzekering Maatschappij ,,Vlaardingen'' te Vlaardingen, d.d. 12 Mei 1910, houdende, dat het schip in alle opzichten zeewaardig werd geoordeeld op grond van het certificaat der Scheepvaartinspectie, verstrekt door een speciaal rapport van den expert L. van Dam.

Zich refereerende aan zijne voor den inspecteur G. H. Leffers afgelegde verklaring, heeft getuige I. S. Figee, scheepsbouwmeester te Vlaardingen, medegedeeld, dat het schip in 1897, 1901, 1904 en 1906 werd geklamaaid, hij gaf de bedragen op in 1907, 1908 en 1909 aan het schip voor gewoon onderhoud ten koste gelegd, en getuigde, dat de reederij steeds op onbekrompen wijze voorzag in hetgeen door schipper of bouwmeester noodig werd geoordeeld.

De getuige L. van Dam, expert der Scheepvaartinspectie, lichtte den raad in omtrent het door hem gehouden onderzoek, op grond waarvan door hem een certificaat van zee-

waardigheid is afgegeven. De bunafdeeling, welke niet lang vóór het onderzoek geheel vernieuwd bleek, verkeerde in uitstekenden staat en was deugdelijk samengesteld.

Naden en bouten werden getoetst, de wand werd hier en daar geboord, en een paar gangen werden uitgenomen. Inhouten, stevens, kiel, zaadhout, dekbalken, balkwegering waren hard en gezond. De kiellasch was goed verbonden.

Omdat er wormaandoening in den kimgang aan b.b. was, is een gang over een lengte van 11 M. geheel vernieuwd, ook een stuurboordgang is vernieuwd. Door gebruik van compositieverf was het schip tegen verspreiding der wormaandoening beveiligd; bovendien was de aandoening veroorzaakt door z.g. grove worm, die niet diep invreet.

De pompen waren nagezien en in orde bevonden.

De scheepsboot was ruim genoeg om 18 man te kunnen bevatten, terwijl de equipage slechts uit 13 man bestond.

Tijdens het onderzoek, dat de expert aan boord instelde naar de aanwezigheid van de hulpmiddelen bij de navigatie, waren de lantaarns ter keuring naar Rotterdam gezonden, kompassen en hoekmeetwerktuigen waren in orde, kaarten, passers en liniaal aangeschaft.

De expert vond door zijn onderzoek ten volle bevestigd de gunstige meening, die hij had omtrent de schepen der beide reederijen te Middelharnis, onderscheidenlijk onder beheer van de heeren Slis en Kalff.

Uit het onderzoek is nog gebleken, dat niet voor elk der opvarenden een zwemvest aan boord was. De reeder verklaarde, dat sedert de invoering der Schepenwet hij voor zijn vijf schepen de noodige zwemvesten had aangeschaft, hoezeer de bemanning op het medevoeren daarvan niet alleen geen prijs stelde, maar daarentegen zelfs bezwaren, gegrond op vooroordeel, had. De zwemvesten, voor de *Luctor et Emergo* besteld, waren 15 Januari nog niet te IJmuiden aangekomen en daarom niet medegenomen.

De raad heeft nog kunnen vaststellen, dat de schipper van de *Luctor et Emergo* een voorzichtig zeeman was, goed voor zijne onderhebbenden, en dat deze jarenlang onder hem dienden, hoezeer hij bij de vischvangst niet veel geluk had.

Op grond van zijn onderzoek is de raad tot de slotsom gekomen, dat het vischbunsloepschip *Luctor et Emergo M.D. 1.*, thuis behoorend te Middelharnis en toebehoorende aan de reederij P. J. Slis & Zn. aldaar, op 15 Januari 1910 behoorlijk bemand en uitgerust ter vischvangst is vertrokken en dat het schip zeewaardig was, doch dat de oorzaak niet is aan te wijzen van de scheepsramp, vermoedelijk op 24 Januari

1910 aan dat schip overkomen, met het gevolg, dat alle opvarenden den dood hebben gevonden en het schip is vergaan.

Aldus gedaan in de zitting van 19 Mei 1910, door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke en C. L. J. Kotting, leden; J. G. T. Broekmeijer en J. Verwey, buitengewone leden; J. Prins, plaatsvervangend buitengewoon lid; in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van den raad van 21 Mei 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, J. VERWEY.
,, BROEKMEIJER.
,, J. PRINS.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. C. HAACKE.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 24 Juni 1910, nº. 145.

Nº. 33.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het klipperzeilschip *Tijdgeest.*

Het te Groningen thuisbehoorende klipperzeilschip *Tijdgeest,* metende 78,99 R.T., gevoerd door den eigenaar Johan Abraham Kuvel, vertrok op 8 April 1910 in ballast van Nykjöbing op Falster, in Denemarken, naar Hörvik, in Zweden, om aldaar eene lading graniet in te nemen en deze naar Hamburg te vervoeren.

Behalve de gezagvoerder bevond zich de 20-jarige Jan van der Luit als bestman en de 17-jarige Thomas Broekema als kok aan boord.

Men nam eerst den weg door binnenwateren, en bevond zich Zaterdagmiddag te 12 uur in zee ter hoogte van de roode ton van Grönsund, bij de N.O. punt van Falster, stuurde N.O. en passeerde te 6 uur Moens-Klint. De wind, die 's middags Z.W. was, liep naar het N.W. en nam in kracht toe. Van Moens-Klint werd N.O. t. N. gestuurd.

Volgens na te melden scheepsverklaring — een behoorlijk journaal werd niet gehouden — werd Zondag 10 April 1910 te 2 uur v.m. Sand-hanmar gepasseerd bij toenemende bries; koers N.O. t. N.

'S Morgens te 4 uur stak een sneeuwstorm op.

Te 7 uur v.m. werd Simrisshamn gepeild 8′ W. t. Z.

De storm nam in hevigheid toe, en te 8 uur v.m. brak de boom van het grootzeil. Ook een der zwaarden kreeg averij, en het schip werd lek; men wendde den steven en liet het schip voor den wind — die uit het N. tot N.W. woei — loopen.

Te 10 uur stond er, door het uitvallen van een klinknagel, 2″ water in den voorpiek, waarop de vlag in sjouw is ge-

heschen. De sneeuwstorm duurde voort, en toen te 11 uur het stoomschip *Mariana* — de vuurtoren van Hammern, op Bornholm, werd op 8′ O. N. O. gepeild — in het gezicht kwam, meende de gezagvoerder de gelegenheid, om het schip te verlaten, niet te moeten laten voorbijgaan.

Eene boot van de *Mariana* haalde de geheele bemanning van de *Tijdgeest* af en deze kwam behouden te Neufahrwasser binnen.

Zoodra als de inspecteur der Scheepvaartinspectie in het district Groningen vernam, dat schipper Kuvel zich op Nederlandsch gebied bevond, riep hij hem op tot het verstrekken van inlichtingen; op 19 Mei 1910 besliste eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, dat een onderzoek zou plaats hebben door den raad, die daartoe op 21 Mei 1910 zitting nam.

Als getuigen gedagvaard, verschenen de schipper Kuvel en de bestman van der Luit; de kok Broekema was varende.

Na kennisneming van verschillende bescheiden nam de raad de navolgende beschikking:

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam,

gehoord de mededeeling van den voorzitter van dezen raad, dat de hoofdinspecteur voor de scheepvaart hem op 18 Mei 1910 per telephoon — vermits briefwisseling de gewenschte spoedige behandeling der zaak zoude ophouden — het voorstel heeft gedaan een onderzoek in te stellen naar de scheepsramp op 10 April 1910 in de Oostzee overkomen aan het te Groningen thuisbehoorende ijzeren klipperzeilschip *Tijdgeest*, metende 78,99 R.T. netto, eigenaar en gezagvoerder Johan Abraham Kuvel;

gezien de beschikking van de commissie uit den raad van 19 Mei 1910, houdende, dat een onderzoek naar die scheepsramp zal worden ingesteld;

gehoord de voorlezing van:

a. de scheepsverklaring door alle opvarenden op 12 April 1910 voor den consul der Nederlanden te Danzig afgelegd;

b. de verklaring van den gezagvoerder van het stoomschip *Johanna*, dd. 11 April 1910, welke de *Tijdgeest* drijvende heeft gevonden in de Oostzee, en het schip te Sassnitz op het eiland Rügen heeft binnengesleept;

c. het deskundig verslag van den beëedigden deskundige der Kamer van koophandel te Kiel, Sonne Conradi, over den staat waarin zich de *Tijdgeest* op 13 April 1910 te Sassnitz

bevond; bevestigd door den havenmeester te Sassnitz op 19 April 1910;

d. het proces-verbaal van verhoor door den inspecteur voor de scheepvaart, A. B. Schaap, te Groningen, op 18 Mei 1910 afgenomen aan J. A. Kuvel, eigenaar en gezagvoerder van de *Tijdgeest*, wonende te Delfzijl;

e. het proces-verbaal van verhoor door den inspecteur voor de scheepvaart, A. B. Schaap, te Groningen, op 18 Mei 1910 afgenomen aan J. van der Luit, varensgezel, wonende te Delfzijl;

overwegende, dat uit de hiervoren sub *a*, *b* en *c* genoemde bescheiden blijkt, dat het schip *Tijdgeest* op 10 April 1910 door de geheele bemanning is verlaten, door het stoomschip *Johanna* is binnengesleept, en aldaar slechts geringe averij aan het tuig en den romp van de *Tijdgeest* is waargenomen;

overwegende, dat uit het voorloopig verhoor door den inspecteur voor de scheepvaart aan den gezagvoerder afgenomen, blijkt:

1. dat hij op reis is gegaan zonder een certificaat van zeewaardigheid voor zijn schip te hebben verkregen;
2. dat hetgeen de Schepenwet voorschrijft niet aan boord was;
3. dat hij geen behoorlijk journaal heeft gehouden;
4. dat de gezagvoerder niet weet welke koers er gestuurd werd;
5. dat de gezagvoerder niet weet, hoe groot de miswijzing van het scheepskompas was;
6. dat de gezagvoerder niet weet in welke peiling hij het licht van Sandhammer heeft waargenomen;
7. dat de gezagvoerder, toen de stuurman rapporteerde dat het schip lekte, eerst geruimen tijd na die mededeeling daarnaar een onderzoek heeft ingesteld;
8. dat de gezagvoerder verzuimd heeft door pompen het schip lens te houden;
9. dat de gezagvoerder niet gepoogd heeft het lek te stoppen;
10. dat de gezagvoerder, alvorens het schip te verlaten, niet nagegaan heeft, of het water in de voorpiek nog wassende was;

overwegende dat des gezagvoerders evenvermelde gedragingen van dien aard zijn, dat zij de vraag doen rijzen, of de ramp veroorzaakt is door de ongeschiktheid van den schipper of wel door diens daad of nalatigheid, en dat over die vragen het onderzoek zal moeten loopen;

overwegende, dat, waar het voorloopig onderzoek zwaarwichtige vermoedens heeft opgeleverd, dat J. A. Kuvel, voornoemd, het in den gezagvoerder noodige verantwoordelijkheidsbesef mist en verstoken is van de kennis en de ervaring noodig om een schip behouden over zee te brengen;

gezien artikel 34, al. 3 en al. 7, der Schepenwet;

beschikkende;

verklaart, dat het onderzoek naar de scheepsramp op 10 April 1910 in de Oostzee overkomen aan het te Groningen thuisbehoorende klipperschip *Tijdgeest*, eigenaar en gezagvoerder Johan Abraham Kuvel, wonende te Delfzijl, ook zal loopen over de vraag of die ramp veroorzaakt is door de ongeschiktheid, dan wel door de daad of de nalatigheid van den gezagvoerder;

verklaart Johan Abraham Kuvel, voornoemd, onbevoegd om gedurende het onderzoek naar die scheepsramp, en mitsdien tot aan de uitspraak daaromtrent, als schipper op een in Nederland thuisbehoorend zeeschip te varen.

De schipper, daarop ter verantwoording geroepen, gaf te kennen, dat hij als 20-jarig jongeling een dienstdiploma als schipper voor de kleine vaart gekregen had, hoezeer hij nimmer bevel over een schip gevoerd had. Zeevaartkundig onderwijs had hij niet genoten, en na zijn schooljaren was hij gaan varen.

Gevraagd zijnde, of hij kompas en log, zeekaarten en zeilaanwijzingen aan boord had, heeft hij bevestigend geantwoord wat betreft kompas, log en zeekaarten. Hij beschikte niet over eene zeilaanwijzing, wel over eene lichtenlijst.

Vermits de schipper te kennen gaf, geen journaal te hebben gehouden, en zich niet te kunnen herinneren, welken koers hij van Grönsund naar Sandhammarn gestuurd had, werd hem de kaart voorgelegd, passer, potlood en liniaal werden hem in handen gegeven, doch hij bleek niet in staat een koers in de kaart te zetten. Op de kompasroos wist hij de benamingen der streken niet aan te geven; hij kende haar aantal niet, het aantal graden, dat de cirkel telt, was hem evenmin bekend.

Wat onder de aanteekening bij de kompasroos op de zeekaart „Var: 7° W" te verstaan was, kon hij niet verklaren, evenmin wist hij te verklaren, wat een ware en wat een miswijzende koers is.

De door hem in de scheepsverklaring opgegeven koersen en peilingen blijken alle gegist. Dat men nabij Simrishamn

geweest is, is niet meer dan eene veronderstelling, daar het land niet gezien is. Ondervinding op vroegere reizen opgedaan had de schipper Kuvel niet.

Eene wachtlei wordt door hem niet opgemaakt, hij vaart op goed geluk.

De schipper erkende ter zitting wèl te weten, dat zijn schip een binnenschip was, niet bestemd om buiten de tonnen te varen en niet zeewaardig, en geeft, desgevraagd, toe, dat hem destijds door de Nederlandsche Vereeniging voor de Oostzeevaart een certificaat van zeewaardigheid van de *Tijdgeest* is geweigerd.

Wat de averij aangaat, die het schip in den nacht van 10 tot 11 April 1910 beloopen heeft, de raad acht die van niet ernstigen aard en komt tot die slotsom door de rapporten der deskundigen te Sassnitz opgemaakt, en de verklaringen van schipper en bestman.

Toen de giek gebroken en het grootzeil gescheurd was, voerde het schip nog voldoende doek om er mede te kunnen manoeuvreeren, immers alle voorzeilen, uitgenomen eene kleine schavieling in de stagfok, waren in orde en in den besten toestand, en aan masten en want ontbrak niets. De averij aan het bakboordzwaard wordt door de bemanning van de *Tijdgeest* blijkbaar overdreven, zij zoekt een grond om het verlaten van het schip te rechtvaardigen.

Bij de te Danzig afgelegde scheepsverklaring heeft zij het verlaten van het schip gemotiveerd door de mededeeling, dat men geloofde, dat het schip nog slechts een paar uur boven water zou blijven.

Het valt te betwijfelen, of dit motief inderdaad bestaan heeft, althans bij den schipper bestaan heeft; veeleer moet hem de hoop worden toegeschreven, dat het zou zinken.

Nadat het lekken van het schip hem door den bestman is medegedeeld, gaat hij niet aanstonds na van welken omvang het is, daarvoor moet een half uur verstrijken; als hij het lek geconstateerd heeft, wordt niet gepompt, nog minder getracht het lek te dichten, maar de vlag in sjouw geheschen, om van de eerste de beste gelegenheid te kunnen gebruik maken van het schip af te komen en dit aan zijn lot over te laten.

De schipper en bestman hebben voor den inspecteur voor de scheepvaart beiden erkend, dat het schip wel lens te houden ware geweest, mits maar gepompt ware, en bij die gelegenheid dan ook de vrees voor stranding als reden voor de verlating van het schip opgegeven.

Hoe ongegrond de vrees voor zinken en voor stranding ge-

weest is, blijkt ook uit het feit, dat de *Tijdgeest*, 24 uur nadat zij door de bemanning verlaten was, drijvende is gevonden, met de beschreven geringe averij aan het grootzeil, en de giek en geringe schade aan het bakboordzwaard.

Het open nagelgat in den voorpiek kon met eene kurk of eene houten pen gestopt worden, en ondanks dat gat stond slechts 91 c.M. water in den voorpiek, dat door het aanvaringsschot belet werd naar het ruim te vloeien. Ware het gat gedicht en de pomp aangezet, de voorpiek zou in korten tijd leeg te pompen zijn geweest. In het achterruim was geen water, het voorruim bevatte een paar duim water, door de pomp niet opgezogen, in de achterpiek was de waterstand 10 c.M., vermoedelijk veroorzaakt door overkomen van buiswater.

Het schip was verzekerd voor 15 000 Mark, er rustte een eerste verband op per resto, groot f 4500, en een tweede verband, groot f 1000; in de rentebetaling was de schipper een jaar achterstallig. Bij totaal verlies van het schip, zou er, na betaling der assurantiepenningen, een overschot zijn, doch de scheepsbouwer Max, te Spaarndam, had een vordering van f 2300 ten laste van het schip.

Het is den raad voorgekomen, dat er voor de bemanning hoegenaamd geene noodzakelijkheid bestond het schip op 10 April 1910 te verlaten, dat zoomin gevaar voor zinken als voor stranden heeft bestaan, dat de schipper het schip zonder moeite aan lij van het eiland Bornholm heeft kunnen brengen, in elk geval van de westkust van dat eiland heeft kunnen afhouden.

De schipper heeft de maatregelen, die hij tot behoud van het schip en voor de veiligheid van de opvarenden had moeten nemen, nagelaten.

Deze omstandigheid zoude den raad aanleiding hebben gegeven een maatregel van tucht op hem toe te passen, met name er toe hebben geleid hem gedurende een bepaalden tijd de bevoegdheid te ontnemen als schipper op een Nederlandsch schip te varen.

Het onderzoek heeft echter aan het licht gebracht, dat de schipper volstrekt onkundig is op het gebied der zeevaartkunde, niet in staat is den koers te bepalen, die zijn schip zal hebben te volgen, noch ook de plaats waar een schip zich bevindt, dat de ervaring hem niet geleerd heeft, hoe hij bij ongunstig weder heeft te handelen, en dat eerbied voor de wet, noch plichtbesef hem weten af te houden van roekelooze daden, waardoor het leven der bemanning en het schip in gevaar worden gebracht.

De scheepsramp, op 10 April 1910 aan het klipperzeilschip *Tijdgeest* overkomen, wijt hij geheel aan ongeschiktheid van den schipper, en heeft aanleiding gegeven tot de volgende beschikking, welke op 31 Mei 1910 in het openbaar door den voorzitter is uitgesproken.

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam,

gelet op zijne beschikking van 21 Mei 1910, houdende verklaring, dat het onderzoek naar de scheepsramp op 10 April 1910 in de Oostzee overkomen aan het te Groningen thuisbehoorende klipperschip *Tijdgeest*, eigenaar en gezagvoerder Johan Abraham Kuvel, wonende te Delfzijl, ook zal loopen over de vraag, of die ramp veroorzaakt is door de ongeschiktheid, dan wel door de daad of de nalatigheid van den gezagvoerder, zoomede dat de gezagvoerder Johan Abraham Kuvel onbevoegd zal zijn om gedurende het onderzoek naar die scheepsramp, en mitsdien tot aan de uitspraak daaromtrent als schipper op een in Nederland thuisbehoorend zeeschip te varen;

gehoord de verklaringen door voormelden Johan Abraham Kuvel en door den persoon van Jan van der Luit in 's raads openbare zitting van 21 Mei 1910 afgelegd;

overwegende, dat is gebleken, dat het klipperzeilschip *Tijdgeest* op 10 April 1910 in de Oostzee door de bemanning is verlaten, zonder dat daartoe noodzakelijkheid bestond;

overwegende, dat zoomin gevaar voor zinken voor de *Tijdgeest* heeft bestaan — wat in de scheepsverklaring als oorzaak voor het verlaten van het schip is opgegeven — als gevaar voor stranding — wat bij het verhoor door den inspecteur voor de scheepvaart afgenomen, als naaste aanleiding voor het verlaten van het schip is opgegeven — vermits het in de voorpiek binnengedrongen water geen gevaar voor het schip deed ontstaan, en daaruit met geringe moeite te verwijderen ware geweest, en roer en vóórzeilen in den besten staat waren, zoodat de schipper vóór den wind zeilende zijn schip aan lij van Bornholm had kunnen brengen, het in elk geval van de westkust van Bornholm had kunnen afhouden, blijkende een en ander uit het feit, dat het schip 24 uur nadat het verlaten was in goeden staat ten zuiden van Bornholm drijvende is gevonden;

overwegende, dat het onderzoek aan het licht heeft gebracht, dat schipper Johan Abraham Kuvel volstrekt onkundig is op het gebied der zeevaartkunde, niet in staat is een

koers te bepalen, die een schip zal hebben te volgen, en evenmin in staat te bepalen waar een schip in zee zich bevindt;

overwegende, dat gebleken is, dat de schipper Johan Abraham Kuvel niet voldoende ervaren is, om bij ongunstig weder met een schip te manoeuvreeren;

overwegende, dat schipper Johan Abraham Kuvel, wetende dat zijn vaartuig niet zeewaardig was, dat vaartuig heeft bemand met personen, die evenmin als hij zelf van de zeevaartkunde en de zeevaart op de hoogte waren, en daarmede zee heeft gekozen;

overwegende, dat schipper Johan Abraham Kuvel heeft getoond te zijn verstoken van de kennis, de ervaring en het verantwoordelijkheidsgevoel in den gezagvoerder vereischt en derhalve ongeschikt is als zoodanig op te treden;

gezien de artikelen 36 en 42, alinea 3, der Schepenwet;

beschikkende;

verklaart Johan Abraham Kuvel, oud 26 jaar, wonende te Delfzijl, in het bezit van een dienstdiploma, *onbevoegd* om als schipper op een Nederlandsch zeeschip te varen.

Aldus gedaan op 21 Mei 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke en C. L. J. Kotting, leden; D. F. Rasker en J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter in 's raads openbare zitting van 31 Mei 1910.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, J. LUYTJES.
,, W. ALLIROL.
,, D. F. RASKER.
,, J. MOOI.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Donderdag 4 Augustus 1910, n°. 180.

N°. 34.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het ongeval op 13 Juni 1910 overkomen aan het stoomschip *Solo*.

Het stoomschip *Solo*, toebehoorende aan de naamlooze vennootschap Rotterdamsche Lloyd, gevestigd te Rotterdam en aldaar thuisbehoorende, vertrok op 19 Februari 1910 van Rotterdam tot het maken van eene reis naar Nederlandsch Oost-Indië en terug.

De heenreis en de reis langs de kustplaatsen van Java verliep zonder dat bijzondere voorvallen plaats hadden.

Ook de thuisreis verliep in den aanvang naar wensch. Even voorbij Port-Said werd in de Middellandsche Zee gedurende een paar uur gestopt, om een klein gebrek aan den condensor te herstellen.

Het schip, gevoerd door den gezagvoerder H. G. Ruhaak, was op de thuisreis beladen met stukgoederen en had 237 Javaansche landverhuizers, bestemd voor Nederlandsch West-Indië, aan boord.

Op den morgen van 13 Juni 1910, tijdens de voormiddagwacht, stoomde het schip bij mooi weder, weinig bewolkte lucht, licht golvende zee en deining op ongeveer veertig mijlen van de Portugeesche kust, toen plotseling te 9.20 een hevige schok werd gevoeld, alsof het schip over een onder water zijnd voorwerp heenging. Alles aan boord trilde en onmiddellijk daarop maakte de machine een veel grooter aantal omwentelingen dan te voren.

De gezagvoerder bevond zich in de kaartenkamer, onder de

brug gelegen; bij hem waren de 1ste-, 2de- en 4de-stuurman bezig met het doen van berekeningen naar aanleiding van verrichte waarnemingen.

De eerste-stuurman H. J. M. Huymans had met den derde-stuurman te 8 uur de wacht overgenomen, doch op de brug bevond zich alleen de derde-stuurman met den kwartiermeester Dijke, daar de eerste-stuurman verschillende waarnemingen had te doen en de werkzaamheden van het scheepsvolk had te controleeren.

De eerste-machinist H. Vreeze was aan dek; de wacht in de machinekamer had de derde-machinist M. de Graaf.

Dadelijk nadat de schok was waargenomen, heeft de gezagvoerder den stoomafsluiter aan stuurboord, de eerste-machinist dien aan bakboord afgesloten, terwijl de wachthebbende machinist in de machinekamer de smoorklep sloot, zoodat de machine tot stilstand werd gebracht. De gezagvoerder ging achteruit kijken en zag, dat, hoezeer de machine stil stond, de schroef nog draaide, maar de schroefbladen gebroken waren.

Op zijn last deed de eerste-stuurman de werkboot strijken, de gezagvoerder zelf ging met den eerste-machinist naar beneden om de schade, die men blijkbaar beloopen had, op te nemen.

In den tunnel stroomde het water hun te gemoet en al ras bleek, dat de schroefas was gebroken, dat dientengevolge de schroefaskoker op drie plaatsen gebroken was, eenige tunnelblokken kapot waren en het schip daardoor water maakte.

Onmiddellijk werd gepoogd met schoren en keggen en stukken spek de lekken te stoppen; de waterdichte deur werd half open gelaten, opdat, wanneer de pomp de tunnel niet lens kon houden, het water naar de machinekamer zou stroomen en de hoofdmachine door middel der binnencirculatie het water daaruit zou kunnen verwijderen.

De gezagvoerder, die eerst met een ladder, van het hek uit gehangen, buiten boord de schade had opgenomen en daarna met den eerste-machinist in de werkboot had vastgesteld, dat verschillende schroefbladen gebroken waren, was van oordeel dat met het schip ten gevolge van het ongeval niet meer gemanoeuvreerd kon worden; hij hield scheepsraad en met algemeene stemmen werd besloten zich te doen sleepen naar Vigo.

Van de verschillende schepen, die in de buurt waren, en die op het hijschen van de noodvlag nader kwamen, werd de hulp van de *Salient* aanvaard.

Met voortdurend hard werkende pomp kon men het water meester blijven en de *Solo* kwam 14 Juni te 8 uur 's morgens behouden te Vigo binnen.

Aldaar werd het schip, in overleg met den agent van het bureau Veritas, door een duiker onderzocht; een houten kisting werd tegen het lek aangebracht en opgevuld met cement, zoodat het schip geen water meer maakte en naar zijne bestemmingshaven kon worden gesleept.

Te Vigo werd nog buitengewone scheepsverklaring afgelegd, en gesleept door de stoomboot *Noordzee*, die door de reederij gezonden was om de *Solo* op sleeptouw te nemen, kwam deze 26 Juni behouden te Rotterdam binnen, alwaar zij in het gemeentedok werd opgenomen.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in de tweede divisie werd 28 Juni een voorloopig onderzoek ingesteld naar de oorzaken der hiervoren beschreven scheepsramp, naar aanleiding waarvan de hoofdinspecteur voor de scheepvaart het voorstel deed, dat de zaak nader door den Raad voor de Scheepvaart zou worden onderzocht.

Eene commissie uit zijn midden vereenigde zich met dat voorstel en in de zitting van den raad van 7 Juli 1910 werd de zaak in het openbaar behandeld.

Als getuigen werden gehoord de gezagvoerder H. G. Ruhaak, de 1ste-stuurman H. J. H. Huymans, de 1ste-machinist H. Vreeze en de 3de-machinist M. de Graaf, en voorlezing werd gedaan van het door den inspecteur voor de scheepvaart aan den kwartiermeester A. van Dijke afgenomen verhoor en van de op het ongeval betrekking hebbende gedeelten van het scheeps- en machinekamerjournaal.

Deze getuigenissen bevestigden de juistheid van de toedracht der zaak, gelijk zij hiervoren is medegedeeld.

Het ongeval heeft plaats gehad op 41° 5′ N.B. 9° 25′ W.L. op ongeveer 40 mijlen van de Portugeesche kust. De zeekaarten geven niet aan, dat zich daar ter plaatse een rif of ondiept bevindt, de Sailing Directions for the West Coast of France, Spain & Portugal, welke aan boord waren, vermelden niets wat aanleiding gaf tot buitengewone waakzaamheid, en evenmin bevatten de berichten aan zeevarenden, waarvan de laatstelijk verschenen berichten den gezagvoerder te Port Said waren ter hand gesteld, daarvoor aanwijzing.

Daar het helder weder was en goed gezicht kon de wacht op de brug aan den derde-stuurman, die twee reizen op de *Solo* gemaakt had, en reeds drie jaren op dezelfde lijn voer, worden overgelaten.

Er is goede uitkijk gehouden en aan de wateroppervlakte niets gezien wat duidde op een onder water drijvend voorwerp.

De gezagvoerder, die onmiddellijk na het waarnemen van den schok naar het achterdek is gegaan en achteruit heeft gekeken, heeft op zee niets kunnen bespeuren van een voorwerp, waarmede de *Solo* in aanraking kan zijn geweest. Van pogingen door den gezagvoerder, de reederij of door andere belanghebbenden ingesteld, om zich te vergewissen, welk voor de scheepvaart gevaarlijk voorwerp zich kan hebben bevonden ter plaatse, waar het ongeval voorviel, is ter zitting niets gebleken.

De raad is van oordeel, dat de gezagvoerder en zijne ondergeschikten geen voorzorgen om het schip veilig over zee te brengen hebben nagelaten, en dat de maatregelen na het ongeval genomen nuttig en noodig waren tot behoud van de opvarenden, schip en lading.

Zijn onderzoek heeft verder betroffen den toestand van de schroefas, vóór en na het ongeval.

Voorlezing is gedaan van een ambtelijk verslag, op 4 Juni 1910 door den expert der scheepvaartinspectie C. van der Mark, te Rotterdam, opgemaakt, en deze is tot nadere toelichting daarvan gehoord. Door hem was vastgesteld, dat de schroefas bij de achterste voering in schuine richting over eene lengte van 15 Engelsche duim was gebroken, dat ten gevolge van het breken der schroefas de schroefaskoker op drie plaatsen was gebroken en wel op 2 Engelsche voet afstand van uit den achtersteven, op 16 Engelsche duim afstand van den binnenkant van het kokerschot en aan den bovenkant van de flens van den schroefaskoker.

De koperen bussen, waarop de as liep, vertoonden geen schade, de twee laatste tunnelblokken waren gebroken, de schroef van den schroefkoker was gescheurd, van drie schroefbladen waren grootere en kleinere stukken afgebroken.

De schroefas was weinig ingeteerd en daar het materiaal waarvan zij vervaardigd is deugdelijk was, is het uitgesloten, dat door ondeugdelijkheid van de schroefas de breuk is ontstaan.

De roersteven van het schip vertoonde geene schade.

Deze getuige heeft de machines van het schip in October 1909, vóórdat het een certificaat van zeewaardigheid ontving, toen de machinedeelen open lagen, nauwkeurig onderzocht en stelde enkele dagen vóór het vertrek nog een opper-

vlakkige onderzoek in, waarbij hij geene aanleiding vond eenige aanmerking te maken.

Voorlezing is gedaan van de verklaring van den directeur der Rotterdamsche Lloyd, voor den inspecteur van de scheepvaart in Rotterdam afgelegd, houdende, dat de schroefas vervaardigd was van Siemen Martins staal, vervaardigd bij Haniel & Lueg te Dusseldorf, nieuw ingebracht op 18 December 1906 en het laatst ingevoerd en nagezien door den inspecteur van het bureau Veritas op 18 Juni 1909.

Deze as, aldus verklaarde de getuige B. Wilton, directeur van Wilton's Machinefabriek, te Rotterdam, was door de reederij besteld, en door zijn werkvolk in December 1906 ingelegd. Zij was van deugdelijk materiaal en voldeed in alle opzichten aan de te stellen eischen. In 1909 werd zij door zijn werkvolk ingevoerd. Zij vertoonde toen geene teekenen van corrosie. Dat is ook thans niet het geval, en dat zij gebroken is kan niet geweten worden aan eigen ondeugdelijkheid.

In gelijken zin liet zich de inspecteur van het bureau Veritas te Rotterdam, A. van Veen, uit, welke het schip aan de periodieke keuringen onderwierp en de as bij het leggen in 1906, het invoeren in 1909, en na de scheepsramp in het gemeentedok te Rotterdam heeft gezien.

De beide laatste getuigen hebben mede opgemerkt, dat drie schroefbladen zwaar gehavend waren en dat de roersteven onbeschadigd was.

De getuigen gehoord, gezien een stuk staal, afkomstig van de gebroken schroefas door getuige Wilton, en een fotographisch beeld van de breuk door getuige van Veen overgelegd, en overwegende, dat de schroefas eerst vier jaar gebruikt werd, en vóór de reis geene sporen van intering of breuk vertoonde, zoomede, dat behalve de schroefas eenige schroefbladen zijn gebroken, komt de raad tot de slotsom, dat de ramp aan het stoomschip *Solo* op 13 Juni 1910 nabij de kust van Portugal overkomen, niet te wijten is aan ondeugdelijkheid van de schroefas, doch aan het feit, dat de schroef met een onder water drijvend of zich daar bevindend hard voorwerp in aanraking is geweest, waarvan aard en herkomst nochtans niet kunnen worden vastgesteld.

Aldus gedaan door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. Rijn, E. Deddes en W. Fenenga, buiten-

gewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen en uitgesproken in het openbaar door den voorzitter op 9 Juli 1910.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, J. Luytjes.
,, C. L. J. Kotting.
,, van Rijn.
,, E. Deddes.
,, H. C. Haacke.
,, Richard Janssen.
,, W. Fenenga.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Donderdag 4 Augustus 1910, n°. 180.

N°. 35.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het Nederlandsch stoomschip *Caledonia* en het zeilvisschersvaartuig *Eendracht K.W. 83.*

Blijkens het aan den raad overgelegde scheepsjournaal, verliet het stoomschip *Caledonia,* groot bruto 863, netto 542 R. T., varende onder Nederlandsche vlag, thuisbehoorende te Rotterdam, toebehoorende aan Wm. H. Müller & Co.'s Algemeene Scheepvaart Maatschappij, op Zaterdag 11 Juni 1910 des namiddags te 12.50 uur den Nieuwen Waterweg tot het volbrengen van eene reis naar Aberdeen en Middlesbro.

De bemanning telde 18 koppen; de lading bestond uit stukgoederen.

Hoezeer het wat heiig was, was het goed weder, de zee was kalm, er woei eene flauwe koelte uit N. W. Gedurende de achtermiddag- en de platvoetwacht bleven wind, lucht en zee hetzelfde, zoodat volle kracht kon worden geloopen; tijdens de eerste wacht werd het weder buiig, de zee woeliger en, omdat nu en dan eene mistvlaag kwam opzetten, werd met verminderde vaart gestoomd.

De gezagvoerder Daniël Roos, in het bezit van het diploma voor de groote stoom- en zeilvaart, was sedert het verlaten van den Nieuwen Waterweg bijna onafgebroken op de brug, en bevond zich aldaar, toen de eerste-stuurman Jan Groen te 12 uur 's nacht de wacht overnam. De mistvlagen werden veelvuldiger en voortdurend werden met de stoomfluit de voorgeschreven signalen gegeven.

De top- en boordlichten van het schip waren helder brandende, op den bak werd door den matroos Cornelus Spanjer, op de brug door den matroos Wiebe van der Molen uitkijk gehouden.

Af en toe, wanneer de nevel dikker werd, werd met verminderde vaart gestoomd; terwijl het schip in gewone omstandigheden 40′ in de wacht loopt, was zijn verheid na 3 uur 15 min. niet meer dan 23′.

De verheid werd afgelezen op een Walkers-patent-log.

Nu en dan waren aan boord der *Caledonia* mistseinen gehoord, doch alle van schepen die men al gepasseerd was, totdat te ongeveer 3.15 v.m., toen het zeer dik van mist was, de uitkijken opmerkzaam maakten op een mistsein van een zeilvaartuig vooruit, dat ook door den gezagvoerder en den stuurman werd gehoord. Onmiddellijk werd de machine gestopt, maar nog was de vaart niet uit het schip, of drie stooten op den misthoorn werden gehoord, ten teeken, dat het vaartuig zeilende was en den wind achterlijker had dan dwars.

Meenende, dat hij dat vaartuig aan bakboord moest laten passeeren, en in overleg met den eerste-stuurman, deed de gezagvoerder stuurboord roer geven, en de machine even zacht aan vooruit werken, om het schip vlugger naar stuurboord te doen uitwijken, en onmiddellijk daarna weder stoppen.

Toen werd men het zeilvaartuig gewaar, recht vooruit, doch oploevende om de Oost; oogenblikkelijk werd volle kracht achteruit geslagen, te laat echter, want de *Caledonia* kwam in aanvaring met den stuurboordsboeg van het zeilvaartuig, dat later bleek te zijn de vischlogger *Eendracht K.W. 83.*

De *Eendracht K.W. 83*, reeder N. Parlevliet, een Nederlandsch zeevisschersvaartuig, thuisbehoorende te Katwijk aan Zee, zeilende Z. Z. O., voorliggende in den nacht van 11 op 12 Juni 1910, onder grootzeil, gaffeltopzeil, bazaan en twee kluivers, huiswaarts, bij N. N. W. wind en kalme zee, zoodat het schip 3 tot 4 mijl per uur aflegde. Het was ter haringvisscherij geweest, had 153 ton haring, ongeveer 65 ton zout en ongeveer 25 ton kolen aan boord.

De schipper Dirk Kuyt had zich te half elf ter ruste begeven; het was toen goed weder, maar herhaaldelijk kwamen er mistvlagen overwaaien, waarom de mechanische misthoorn (een z.g. orgel) in gebruik was gesteld en de voorgeschreven seinen regelmatig werden gegeven; de voor varende zeilvisschersvaartuigen voorgeschreven lichten waren helder brandende.

Te één uur 's nachts wakker geworden, had de schipper nog ongeveer een uur te kooi gelegen, toen hij het geluid eener sirene waarnam. Hij vermoedde in de buurt te zijn van Leman- en Owersvuurschip en ging aan dek, waar hij Huibert Dekker aan het roer vond en Alfons Volkrijk aan den misthoorn. Het geluid van de sirene bleek afkomstig van een voorbijvarenden stoomtrawler.

Geregeld werd doorgegaan met het geven van mistseinen.

Te ruim drie uur werd plotseling een stoot op eene stoomfluit vernomen, vooruit op 2 streken aan stuurboord, en toen

hij scherp uitkeek in de aangegeven richting, zag de schipper een stoomschip met vaart op de *Eendracht* aankomen, dat weder een stoot op de stoomfluit gaf.

De schipper riep nog ,,stop, kapitein, stop'', doch zonder gevolg; hij duwde den helmstok nog naar stuurboord, maar onmiddellijk daarna had de aanvaring plaats en sprong schipper Kuyt met Volkrijk en Dekker over op het aanvarende schip, hetwelk de *Caledonia* bleek te zijn.

Daar de aanvaring aan stuurboordsboeg van den logger plaats had, kwam deze aan bakboordszijde van den stoomer mede te liggen en liep toen weer voor haar over.

De *Caledonia* lag weldra stil; de gezagvoerder riep den op den logger zich bevindenden manschappen toe de zeilen te strijken, doch daaraan is niet dadelijk gevolg gegeven.

Order werd gegeven eene boot te strijken, waarmede de eerste-stuurman zich belastte en waarbij behalve de manschap der *Caledonia* een paar leden van de bemanning, die van den logger waren overgesprongen, behulpzaam was. Daarop werd naar de *Eendracht* geroeid — de schipper van dat vaartuig ging mede in de boot — welke hare zeilen ten deele nog voerde en langzaam voor den wind wegdreef, en die ongeveer 20 minuten na de aanvaring bereikt werd.

Allereerst werden door de mannen van de *Caledonia* de nog bijstaande zeilen van de *Eendracht* neergeworpen, waarbij een enkel matroos van de *Eendracht* de hand reikte; de meerderheid met inbegrip van den schipper pakte haar boeltje, blijkbaar voornemens den logger te verlaten.

De stuurman van de *Caledonia*, J. Groen, beduidde de bemanning van de *Eendracht*, dat ze aan boord kon blijven, daar de *Caledonia* in de buurt was en bleef en hen in geval van nood zou afhalen, hij wees er op dat men de donkeyketel kon benutten om zoo noodig te pompen, maar het antwoord luidde, dat men liever aan boord van een dichten stoomer was, dan aan boord van een lekken logger. Schipper Kuyt heeft geene poging aangewend om zijn scheepsvolk aan boord te houden.

Stuurman Groen bevond, dat de *Eendracht* aan stuurboordsboeg een deuk had bekomen, een heel eind boven de waterlijn, en vroeg om een zeil om dat over het gat te spijkeren. Een van de bemanning van de *Eendracht* hielp de schoot onder de kiel door halen en Groen spijkerde met zijn volk dat zeil over het gat.

Men is daarop naar de *Caledonia* geroeid om een sleeptros te halen en een deel der bemanning van den logger derwaarts te brengen, dat niet aan boord verkoos te blijven, vervolgens

is men weder naar de *Eendracht* geroeid met medeneming van de matrozen, die overgesprongen waren en hun goed verlangden te halen, en na een sleeptros aan de beeting te hebben bevestigd — het was inmiddels half zes geworden — en de geheele bemanning van de *Eendracht*, met uitzondering van den schipper en den stuurmansmaat, aan boord te hebben genomen, begon de *Caledonia* de *Eendracht* te sleepen, haar koers vervolgende naar Flamborough Head.

Aan boord van de *Eendracht* werd niet gestuurd; het roer was vastgezet. Er was geen poging aangewend om den kop van het schip te lichten door overwerken of werpen van lading en evenmin iets gedaan om het gat in den boeg van de binnenzijde te voorzien.

Schipper Kuyt beweert, dat hij gepompt heeft en dat zijn pomp aan bakboord uitwaterde, maar op de *Caledonia* is van dat pompen niets bemerkt, hoewel daarnaar is uitgekeken, terwijl stuurman Groen nog heeft medegedeeld, dat, toen hij opmerkte dat gepompt kon worden, hij ten antwoord kreeg, dat de pompen verstopt waren.

Gedurende het sleepen kwam er boegwater tegen het op het gat gespijkerde zeil, en dit had dan ook nog geen volle twee uur geduurd, of de schipper van de *Eendracht* gaf teekenen, dat zijn schip zinkende was en dat hij afgehaald verlangde te worden.

Dit is geschied. Men liet den logger slippen, deze verdween in de mist en is waarschijnlijk gezonken.

Op 13 Juni te 5 uur n.m. kwam de *Caledonia* te Aberdeen aan, waar de vice-consul een extract uit het journaal nam. Eene eigenlijke scheepsverklaring is niet afgelegd.

De bemanning der *Eendracht* legde ook geene scheepsverklaring in optima forma af, doch schipper en stuurmansmaat zijn bij den vice-consul geweest, die eenige aanteekeningen heeft gemaakt. Beëediging heeft niet plaats gehad.

Toen de *Caledonia* weder te Rotterdam binnen was, is door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district een voorloopig onderzoek ingesteld en op 20 Juni werden als getuigen gehoord de gezagvoerder D. Roos, de eerste-stuurman J. Groen, de eerste-machinist L. Hendriks, de stoker W. Baas, de lichtmatroos J. C. Schnetler, de matroos W. van der Molen, terwijl de inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district op 23 Juni een verhoor heeft afgenomen aan schipper Dirk Kuyt van de *Eendracht* en den stuurmansmaat Jb. van der Plas.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, dd. 24 Juni 1910, besloot eene commissie uit den Raad voor

de Scheepvaart op 25 Juni 1910 tot het houden van een onderzoek door dien raad, hetwelk op 9 Juli heeft plaats gevonden.

Ter zitting van den raad werd inzage genomen van het overgelegde machinekamer- en scheepsjournaal, en werd voorlezing gedaan van de processen-verbaal van verhoor der niet voor den raad gedaagde getuigen.

Aan schipper Kuyt is te verstaan gegeven, dat de raad het ten hoogste in hem laakte, dat hij onmiddellijk na de aanvaring zijn schip en al degenen, die niet, als hij, onmiddellijk konden overspringen, in den steek heeft gelaten en niet de minste medewerking heeft getoond, om zijn schip te behouden, en dat het onderzoek ook zou loopen over de vraag, of het ongeval te wijten was aan eene daad of nalatigheid zijnerzijds.

De toedracht der zaak, zooals zij hiervoren is weergegeven, stemt in hoofdzaak overeen met de lezing door de bemanning der beide schepen daarvan gegeven.

Verschil bestaat over de vraag, hoeveel vaart het aanvarende schip liep tijdens de aanvaring, beweren de de bemanning van den logger, dat de *Caledonia* veel vaart liep, die van het stoomschip, dat de vaart niet veel meer dan 3 mijl bedragen kan hebben.

De laatste meening aanvaardt de raad als de juiste. Men heeft de vaart van het schip op den logger slechts kunnen gissen, de gezagvoerder, de eerste-stuurman en de eerste-machinist der *Caledonia* verklaren eenstemmig, dat van de brug naar de machinekamer de order werd gegeven „langzaam vooruit'', en dat deze is opgevolgd. Ware de *Caledonia* met kracht op den logger ingeloopen, deze zoude niet kort na de aanvaring weder voor het schip zijn overgeloopen, en grootere schade gehad hebben dan zij blijkbaar beloopen heeft.

Maar, al heeft de gezagvoerder der *Caledonia* ook de order gegeven „langzaam vooruit'' te stoomen, nadat hij het roer aan stuurboord had doen leggen, niettemin is hij te laken.

Vooruit bevond zich een schip, doch men wist niet over welken boeg het voorlag, zoodat voor het geven van stuurboordsroer even weinig aanleiding was als voor het geven van bakboordsroer, en het eenige wat te doen viel was af te wachten met manoeuvreeren totdat de koers van den tegenligger bekend was.

Des gezagvoerders, door den eerste-stuurman gedeelde, meening, dat hij naar stuurboord diende uit te wijken om het zeilvaartuig ruimte te geven, mist daarom elken redelijken grondslag.

Bovendien de wettelijke bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (*Staatsblad 1897* n°. 507) leggen in art.

16, al. 2, den schipper van een stoomvaartuig, die bij mist, nevelachtig weer, sneeuw of zwaren regen meent voorlijker dan dwars het mistsein te hooren van een vaartuig, waarvan de positie niet met zekerheid bekend is, voor zooveel de omstandigheden dat toelaten, de verplichting op de machines te stoppen en voorzichtig te manoeuvreeren tot het gevaar voor aanvaring geweken is, in art. 15, al. 5*a*, de verplichting om, wanneer het schip gestopt ligt, ten hoogste om de twee minuten twee stooten op de stoomfluit te geven met eene tusschenpoos van 1 seconde.

Had kapitein Roos deze voorschriften opgevolgd, dan ware, naar 's raads overtuiging, de aanvaring voorkomen; in elk geval ware hij vrij uitgegaan.

De raad wijt dan ook de aanvaring aan eene verkeerde manoeuvre van de *Caledonia*, waarmede hij echter allerminst wil uitdrukken, dat het verlies van de *Eendracht* aan haar te wijten is.

De *Caledonia* draagt de schuld van het gat in den stuurboordsboeg van de *Eendracht*, maar van meer niet.

De raad acht de maatregelen, door de *Caledonia* genomen tot bijstand van de *Eendracht*, niet bijster doelmatig, daarmede meer bepaald bedoelende het uitwendig dichten van het gat met een stuk zeildoek en het sleepen over stuurboordsboeg, maar waar schipper en bemanning van de *Eendracht* hoegenaamd niets deden tot haar behoud, en zoodanige hulp als verleend is door den schipper der *Eendracht* is aanvaard, is de *Caledonia* met de verstrekking daarvan verantwoord.

Vermeld dient, dat schipper Kuyt om een timmerman heeft gevraagd, dien de *Caledonia* niet aan boord had, en om naar IJmuiden gesleept te worden, wat kapitein Roos in het belang zijner lading weigerde.

De bemanning der beide schepen is het niet eens over den omvang en de plaats van het gat, door de aanvaring veroorzaakt, bewerende die van de *Caledonia*, dat het ruim een voet boven de waterlijn was en bestond in een deuk ter oppervlakte van circa $\frac{1}{2}$ M^2., die van de *Eendracht*, dat het nog 3 voet onder water doorliep en dat het 6 bij 12 voet groot was.

De eerste meening alleen is aannemelijk.

Ware het gat zoo groot geweest als de manschap van de *Eendracht*, die zelf niet van eenig onderzoek rept, beweert, het schip ware niet zoo lang drijvende gebleven, het vooronder ware geheel onder water geloopen. Stuurman Groen zag de bemanning der *Eendracht* in het vooronder bedaard haar boeltje pakken, wat niet wijst op het hebben van overlast van het water.

Wanneer het gat onder water ware geweest, had men om de breuk geen zeil kunnen vastspijkeren. De *Caledonia* heeft een rechten steven en heeft de *Eendracht* vermoedelijk niet onder de waterlijn getroffen.

Het onderzoek naar de vraag, of het verlies van den logger *Eendracht K.W. 83* is veroorzaakt door eene daad of nalatigheid van den schipper Dirk Kuyt, heeft aan het licht gebracht, dat de schipper, een jong man van 25 jaar, die een jaar de visscherijschool heeft bezocht, maar geen diploma heeft, geheel verstoken is van verantwoordelijkheidsbesef en zelfvertrouwen.

Dit is gebleken uit het verlaten van zijn schip zonder zich van den aard van het gevaar op de hoogte te hebben gesteld en zonder de slapende manschap gewekt te hebben, en uit volmaakte onverschilligheid bij de maatregelen door anderen genomen tot behoud van zijn vaartuig.

Hij, de man die zoogenaamd gezag voerde aan boord van zijn vaartuig, zag het lijdelijk aan, dat zijn scheepsvolk deserteerde, zeggende dat het aan boord van een dichten stoomer beter is dan aan boord van een lekken logger, hoezeer eene scheepsboot op het achterdek stond, een zwemvest voor ieder der opvarenden beschikbaar was, en reddingsboeien aan boord waren, hoezeer er een donkeyketel was, waarmede pompen hadden kunnen in werking gesteld en overvloed van kolen om dien te stoken, hoezeer een stoomschip in de onmiddellijke nabijheid was en zoo noodig hulp had kunnen verleenen.

Er is reeds op gewezen, dat geene lading is omgewerkt of geworpen om den kop van het schip te lichten, en dat tijdens het sleepen niet eens gestuurd is, zoodat de *Eendracht* nu eens aan bakboord, dan weder aan stuurboord achter de *Caledonia* aandreef, dat geen hand is uitgestoken om het gat in den boeg te dichten, en dat men den stuurman van de *Caledonia* en de matrozen maar liet begaan en alleen eigen have in veiligheid trachtte te brengen toen men zag dat geen gevaar voor lijfsbehoud bestond.

De schipper beschouwt het als de natuurlijkste zaak ter wereld, dat een schipper allereerst aan zich zelf denkt, en zijn schip, de lading en de opvarenden aan hun lot overlaat, zoolang het eigen belang niet verzekerd is.

Tegen eene dergelijke opvatting meent de raad nauwelijks krachtig genoeg te kunnen optreden.

De *Eendracht K.W. 83* ware bij het handzame weder en de kalme zee te behouden geweest, de schade haar door de aanvaring toegebracht had haren ondergang niet ten gevolge

behoeven te hebben, en zou dien niet gehad hebben, wanneer niet van de zijde harer tuchtelooze bemanning en haren zelfzuchtigen schipper alles ware nagelaten, wat die heeft kunnen verhoeden.

Wanneer aan boord van de *Eendracht 83* de lading uit het voorschip naar achteren ware gebracht, het gat aan de binnenzijde ware voorzien, wanneer de sleeptros over bakboordsboeg in plaats van aan stuurboordsboeg gelegd was, wanneer behoorlijk gestuurd ware tijdens het sleepen, en bij het binnendringen van water met alle beschikbare middelen gepompt was of de *Caledonia* ware gewaarschuwd dat gestopt moest worden en nieuwe voorzieningen moesten worden getroffen, ware het schip behouden gebleven.

De raad is van oordeel, dat tot het nemen van een maatregel van tucht alleszins aanleiding bestaat. Deze behoorde èn de bemanning èn den schipper te treffen, doch ten opzichte der bemanning vermag de raad geene beslissing te nemen.

De raad besluit daarom aan Dirk Kuyt, oud 25 jaar, wonende te Katwijk aan Zee, laatstelijk schipper op den logger *Eendracht K.W. 83* van den reeder N. Parlevliet te Katwijk aan Zee, de bevoegdheid te ontnemen als schipper op een zeevisschersvaartuig te varen, en zulks voor den tijd van drie maanden, te rekenen van den dag van de beteekening dezer uitspraak.

Aldus gedaan op 9 Juli 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; J. G. T. Broekmeijer, buitengewoon lid; Z. W. C. Dekkers, A. Smits, J. Prins, plaatsvervangend buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den voorzitter op 12 Juli 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, Z. W. C. DEKKERS.
,, ALEX SMITS.
,, BROEKMEIJER.
,, J. PRINS.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Donderdag 4 Augustus 1910, nº. 180.

Nº. 36.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in de zaak betreffende het zeilvisschersvaartuig *Arie Daniël SCH. 319.*

De houten vischlogger *Arie Daniël SCH. 319*, thuis behoorende te Scheveningen, reeder A. de Niet, voorzien van een certificaat van zeewaardigheid, gevoerd door schipper Willem den Heijer, verliet 16 Juni 1910 de haven van Vlaardingen, gaande op de vischvangst in de Noordzee.

Schipper den Heijer, oud 40 jaar, vaart 13 jaren als schipper; hij is niet in het bezit van een diploma, maar is gedurende 3 jaar op eene zeevaartschool of cursus geweest en vertrouwd met de hulpmiddelen bij de navigatie.

Woensdag 22 Juni bevond zich het schip in de Noordzee, op 80 mijlen Z. O. van Aberdeen.

De geheele bemanning, de schipper inbegrepen, bestaande uit 8 volwassenen en 4 jongens, bevond zich aan dek en was daar bezig met het kaken van de gevangen haring, toen de matroos Evert de Niet er den schipper opmerkzaam op maakte, dat rook opsteeg uit het volkslogies. Deze gelastte de Niet daarnaar te gaan zien, die weldra terugkwam met de boodschap, dat er rook stond in het logies en dat er maar weinig vuur was in de kachel.

De schipper maakte daaruit de gevolgtrekking, dat de kachel niet behoorlijk trok gelijk bij stil weder veelal het geval is, en men wijdde verder zijne volle aandacht aan het kaken.

Een tiental minuten later werd de aandacht van de schipper weder getrokken door uit het logies opstijgende rook — de Niet maakte de opmerking, dat het naar brandend eikenhout riekte — waarom hij zelf ging kijken. Hij bevond, dat het logies vervuld was van een ondoordringbaren dikken

rook, zag echter geen vuur, maar hoorde wel knetteren, waarom hij de bemanning gelastte terstond het werk neder te leggen, de logieskap af te nemen en putsen water in het logies te werpen.

Aldus geschiedde, doch kort daarop sloeg eene vlam uit de logiesopening. Men wierp aldoor putsen water in het logies, maar werd het vuur geen meester; de drinkwatertonnen werden uit het ruim gehaald en boven de logiesopening gerold, waar men den bodem er van insloeg, doch ook deze watermassa bleek niet in staat om het vuur te blusschen.

Na ongeveer 3 uren alles aangewend te hebben om het schip voor ondergang te behoeden, deed de schipper, inziende dat zijne pogingen zouden falen, de boot buiten boord zetten en de jongens daarin plaats nemen; nog eene korte poos werd voortgegaan met het inwerpen van water, doch het vuur kreeg de overhand en de vlammen sloegen tegen den mast op. Toen gingen de volwassen mannen in de boot en ten slotte ook de schipper.

Men roeide het eerst naar de ongeveer een half uur roeiens verwijderde *K.W. 60*, welks schipper de schipbreukelingen opnam. Hij kon, omdat er weinig wind was, niet dichter bij de *Arie Daniël* komen en meende ook niet de geheele manschap aan boord te kunnen houden, doch wilde die over verschillende in den omtrek visschende schepen verdeelen.

Tegen 6 uur kwam de stoomtrawler *Northumbria N.S. 168* aangestoomd; deze streek eene boot, welke naar de *Arie Daniël* toeroeide, maar dadelijk terugkeerde.

De bemanning van de *Arie Daniël* ging toen weder in hare boot en begaf zich naar de *Northumbria*, die allen kon opnemen. Daarop is men nog naar de *Arie Daniël* teruggegaan; het gelukte de scheepspapieren in veiligheid te brengen en de reeps, het kompas, twee deklichten, twee boordlantaarns, de log, het octant en de vlaggen mede te nemen. Schipper en stuurmansmaat brachten hunne have ook nog in veiligheid. Toen viel de mast en stond de *Arie Daniël* weldra tot de waterlijn in lichtelaaie vlammen.

De *Northumbria* bracht de bemanning der *Arie Daniël* behouden te Aberdeen binnen, waar op 24 Juni scheepsverklaring is afgelegd.

Den 27sten Juni 1910 had door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district een voorloopig onderzoek van deze scheepsramp plaats en werden schipper Willem den Heijer en de matrozen Evert de Niet, Frederik Klein en de stuurmansmaat Simon Rog als getuigen gehoord. Overeen-

komstig het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, de dato 28 Juni 910, besliste eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 30 Juni, dat door den raad een onderzoek zou worden gehouden, dat op 9 Juli 1910 vastgesteld, tot 12 Juli moest worden uitgesteld.

De raad nam kennis van de scheepsverklaring en de processen-verbaal van verhoor, door den inspecteur voor de scheepvaart opgemaakt, en hoorde den schipper Willem den Heijer en den matroos Evert de Niet, doch vermocht de oorzaken van den brand niet vast te stellen.

Onder het logies werden 25 H.L. kachelkolen en oude haringtonnen bewaard, en de mogelijkheid van broeiing in de kolen is niet uitgesloten.

Petroleum of andere licht ontvlambare stoffen werden aan dek en niet in het logies bewaard.

De kachel stond in het midden daarvan en daaronder lag een ijzeren plaat; in de buurt daarvan was geen houten wand en evenmin konden dicht daarbij kleederen als anderszins worden opgehangen. Tusschen 8 uur en half negen heeft de bemanning in het logies koffie gedronken en geschaft, maar geen rook of brandlucht bemerkt. Er is voor het middagmaal een pot bruine boonen te vuur gezet en daarop is men naar dek gegaan. Geheel in beslag genomen door het inhalen van de netten en het kaken van de gevangen haring, hebben de getuigen er niet op gelet wie er tusschen half negen en twaalf uur beneden geweest is.

Het komt den raad voor, dat het tot blussching van den brand doeltreffender geweest ware de logiesopening en de schijnlichtopening geheel dicht te sluiten om de luchtcirculatie te vermijden, die het vuur voedsel moet hebben gegeven, doch is van oordeel, dat schipper en bemanning overigens alles gedaan hebben wat mogelijk was om den brand te blusschen en dat het schip niet zonder noodzaak is verlaten.

Het gemis van deugdelijk brandbluschmateriaal is oorzaak geweest dat de brand in den aanvang niet gestuit is kunnen worden; belet gebrek aan plaatsruimte wellicht het medevoeren van eene brandspuit, brandbluschfakkels kunnen hier en daar gemakkelijk eene plaats vinden en bijdragen tot de veiligheid der opvarenden.

Naar aanleiding van de opmerking van getuige de Niet, dat de scheepsboot nauw voldoende was tot opname van de bemanning, dient vermeld, dat zij de volgende afmetingen blijkt te hebben: lang 4,75 M., breed 1,80 M., hol 0,80 M. Haar inhoud, 4,1 M^3., is voldoende om 14 personen te be-

vatten en de geheele bemanning bestond uit 8 volwassen personen en 4 jongens.

Aldus gedaan op 12 Juli 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, C. L. J. Kotting, leden; D. H. Hinlopen, plaatsvervangend lid; J. G. T. Broekmeijer, buitengewoon lid; J. Prins, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en in het openbaar uitgesproken door den voorzitter op 19 Juli 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, C. L. J. KOTTING.
,, BROEKMEIJER.
,, J. PRINS.
,, D. H. HINLOPEN.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 26 Augustus 1910, n°. 199.

N°. 37.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende het ongeval op 8 Juni 1910 overkomen aan het stoomschip *Batavier II*.

De *Batavier II*, een stoomschip voorzien van een Nederlandschen zeebrief en voerende de Nederlandsche vlag, groot 1328 bruto, netto 670 R. T., toebehoorende aan de Nederlandsche Stoombootmaatschappij, onder de directie van de firma Wm. H. Müller & Co., en thuis behoorende te Rotterdam, aanvaardde 8 Juni 1910 des namiddags te 5 uur de reis naar Londen.

Het stond onder commando van den kapitein T. Swart, was bemand met 30 koppen, had 42 passagiers aan boord en was beladen met stukgoederen.

Tot middernacht liep het schip met volle kracht, d. i. 13½ à 14 Eng. zeemijlen in het uur, doch toen werd het mistig, waarom geregeld de voorgeschreven mistsignalen gegeven werden en herhaaldelijk met verminderde vaart werd gevaren.

Even na vieren werd het Tonguelichtschip in de monding van de Theems aan den ingang van Princes' Channel gepasseerd, de mist was toen opgetrokken, zoodat toen volle kracht verder kon worden gestoomd.

Ongeveer 25 minuten later werd het Princes' lichtschip gepasseerd. De gezagvoerder zelf bevond zich op de brug, terwijl met het oog op de mistvlagen, die nu en dan overdreven, twee uitkijken vooruit op den bak waren geplaatst.

De bemanning van het lichtschip riep den gezagvoerder toe, dat er aan deze zijde van den South East Girdler, de Z.O. punt van de Girdler Bank, aangeduid door een boei,

waarop zich een flikkerlicht en een kloksein bevindt, een driemastschoener in het vaarwater voor anker lag.

Met de meeste omzichtigheid vervolgde de *Batavier II* zijn weg in den inmiddels weer opkomenden mist, de East-Girdlerboei werd gepasseerd; geregeld werden lange stooten op de stoomfluit gegeven, nu en dan werd de machine gestopt. Zoo naderde men de boei op den S. E. Girdler, die waargenomen werd, doch van een voor anker liggend schip was niets gezien.

De gezagvoerder trok daaruit de gevolgtrekking, dat hij den schoener voorbij was, of dat deze kans had gezien zich te verwijderen. Daar het dik van mist en geheel windstil was, werd zeer langzaam vooruit gestoomd, terwijl nog scherpen uitkijk gehouden werd en steeds het fluitsignaal gegeven werd.

Op ongeveer een mijl afstand van den S. E. Girdler doemde plotseling een schip uit den mist op, eene scheepslengte vooruit aan bakboordsboeg van de *Batavier II*, en te gelijker tijd hoorde men daar aan boord eene klok luiden.

Onmiddellijk werd de machine gestopt en deed de gezagvoerder volle kracht achteruit slaan, doch deze maatregel vermocht eene aanvaring niet te voorkomen. Met den voorsteven stiet de *Batavier II* op de stuurboordszijde van een voor anker liggend zeilvaartuig.

Het was toen 5.10 in den morgen.

De eerste-stuurman en de timmerman van de *Batavier II* begaven zich aan boord van het zeilvaartuig, dat de driemastschoener *Sparkling Foam*, van Faversham, beladen met steenen, bleek te zijn. Schade kon door hen niet worden waargenomen, ook niet in het ruim. De gezagvoerder nam met den kijker, wat hij noemde een „rauwe plek" op de buitenhuid waar.

De *Batavier II* was inmiddels voor anker gekomen en bleef in de buurt van de *Sparkling Foam* om deze, zoo noodig, bijstand te verleenen.

De gezagvoerder van de *Sparkling Foam* deed echter te ongeveer 7 uur den gezagvoerder van de *Batavier II* weten, dat hij geen hulp behoefde. Laatstgenoemde nam echter de *Sparkling Foam* gedurende 20 minuten op sleeptouw om haar uit het vaarwater te brengen en zette daarop de reis naar Londen voort.

Daar werd 10 Juni scheepsverklaring door de bemanning afgelegd.

In afwijking van het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, dd. 19 Juni 1910, besliste eene commissie uit

den Raad voor de Scheepvaart op 1 Juli, dat een onderzoek naar den aard, de oorzaken en de gevolgen van het hiervoren gemeld ongeval door den Raad voor de Scheepvaart zou plaats hebben, welke in zijne openbare zitting van 19 Juli dat onderzoek aanving en beëindigde.

De raad nam kennis van de scheepsverklaring, van een „Declaration on oath" op 10 Juni 1910 door den gezagvoerder te Londen afgelegd en van een schrijven van den consul-generaal der Nederlanden aan den voorzitter van den raad, d.d. 15 Juli 1910, en hoorde als getuigen den gezagvoerder T. Swart, den machinist J. Boerstra en den matroos D. Klopstra.

De gezagvoerder, de juistheid der feiten, zooals die hiervoor werden weergegeven, beamende, heeft daaraan toegevoegd, dat zijn schip tijdens de aanvaring een 4 à 4½ mijls vaart door het water had, maar ten gevolge van het getij en den stroom zeker niet meer dan 3 mijlen over den grond maakte.

De *Batavier II* is de *Sparkling Foam* van achteren opgeloopen; de bel op dat schip was vooruit geplaatst.

Ter zake der aanvaring hebben in Engeland geene procedures plaats gehad; de reederij van de *Batavier II* heeft aan die van de *Sparkling Foam* £ 425 schadevergoeding betaald, naar de gezagvoerder vermoedt, omdat procedures in Engeland zeer kostbaar zijn en daarom aan minnelijke schikking de voorkeur werd gegeven.

De machinist Boerstra en de matroos Klopstra bevestigen ieder voor zooveel hem betreft des gezagvoerders mededeelingen betreffende de manoeuvres met de machine, het houden van uitkijk en het geven van mistsignalen.

Het gehouden onderzoek heeft den raad de overtuiging geschonken, dat aan boord van de *Batavier II* met het vereischte beleid en de noodige omzichtigheid is gevaren en den gezagvoerder geen verwijt kan treffen.

Het is mogelijk, dat ook de *Sparkling Foam* de voorschriften ter voorkoming van aanvaring heeft opgevolgd, doch dat de door haar gegeven geluidseinen aan boord van de *Batavier II* niet konden worden gehoord; uit de door den gezagvoerder van dat vaartuig afgelegde scheepsverklaring, waarvan de raad inzage nam, is zulks echter niet gebleken.

Aldus gedaan op 19 Juli 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; E. Deddes, buitengewoon lid;

jhr. L. P. D. Op ten Noort, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en in het openbaar uitgesproken door den voorzitter op 21 Juli 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, W. ALLIROL.
,, E. DEDDES.
,, J. LUYTJES.
,, OP TEN NOORT.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Dinsdag 6 September 1910, n°. 207.

N°. 38.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende de scheepsramp op 28 Juni 1910 overkomen aan de sleepbooten *Cyclop* en *Admiraal de Ruyter.*

In overeenstemming met het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, de dato 4 Juli 1910, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 5 Juli 1910 een onderzoek in te stellen naar de oorzaken der aanvaring, welke op 28 Juni 1910 in de haven van IJmuiden heeft plaats gehad tusschen de sleepboot *Cyclop,* toebehoorende aan de Stoombootreederij voor het sleepen van schepen aan het Nieuwe Diep en te IJmuiden van en naar zee (boekhouders A. D. en C. E. Zur Mühlen) en de sleepboot *Admiraal de Ruyter,* toebehoorende aan de naamlooze vennootschap Zeesleepdienst ,,IJmuiden'', gevestigd te Amsterdam, beide thuisbehoorende te IJmuiden.

Ongeveer half Juni 1910 had de naamlooze vennootschap Hoyman en Schuurman's Scheepsagentuur, te Amsterdam, bericht ontvangen van de reederij van het s.s. *Thalia,* zijnde de naamlooze vennootschap Lloyd Austriaco, te Triëst, dat gezegd stoomschip met een groot aantal toeristen aan boord op 28 Juni 1910, komende van het eiland Wight, te IJmuiden zou binnenvallen, en naar Amsterdam zou opstoomen, en ter beurze van Amsterdam was door den heer H. A. D. van den Wall Bake, directeur der evengenoemde scheepsagentuur, en den heer Alfred Schröder, directeur van de naamlooze vennootschap Zeesleepdienst ,,IJmuiden'', overeengekomen, dat, voor het geval de gezagvoerder der *Thalia* te IJmuiden sleepbootassistentie mocht verlangen, de *Admiraal de Ruyter* te zijner beschikking zou zijn.

De scheepsagentuur verwittigde daarvan hare correspondente te IJmuiden, de naamlooze vennootschap Halverhout & Zwart, wier onderdirecteur S. C. L. Reygersberg aan Johannes Kruger sr., die als gezagvoerder op de *Admiraal de Ruyter* voer, van de gemaakte afspraak kennis gaf.

Evengenoemde Kruger had inmiddels van den directeur zijner reederij ook opdracht ontvangen zich gereed te houden.

De *Admiraal de Ruyter* stoomde in den morgen van 28 Juni 1910 van hare ligplaats, die gewoonlijk buiten de oude sluis te IJmuiden aan de zuidzijde van het kanaal, dichtbij den loodskotter is, naar de semaphore, van waar zij een goed gezicht op zee had, om, zoodra als de *Thalia* zich vertoonde, hare diensten te gaan aanbieden.

De *Cyclop* stoomde dien morgen te ongeveer half negen van hare gewone ligplaats, nabij de oude sluis aan de noordzijde van he kanaal te IJmuiden, naar de buitenhaven, ten einde aldaar eene petroleumboot op te wachten; zij passeerde de *Admiraal de Ruyter*, die toen reeds bij de semaphore lag.

Het was ruw weder, de zee was woelig en er woei een zeer krachtige bries uit het W. Z. W.

Te ongeveer 9 uur werd de schipper van de *Cyclop*, Johannes van der Graaff, een schip gewaar, dat naar de haven van IJmuiden koerste, en onmiddellijk ging hij met zijn schip daarop af.

Het naderende schip bleek niet de verwachte petroleumboot, maar de *Thalia* te zijn, die even gestopt lag, om den loods over te nemen.

De *Cyclop* naderde de *Thalia* zóó dicht, dat de runner der reederij gelegenheid had den gezagvoerder te praaien en met dezen af te maken, dat de *Cyclop* voor £ 5 de *Thalia* assistentie zou verleenen van de pieren tot de sluis te IJmuiden.

Daarop stoomde zij met volle kracht weder naar de haven van IJmuiden terug om vóór de *Thalia* binnen te zijn.

De *Admiraal de Ruyter* had op het herkennen der *Thalia* hare ligplaats bij de semaphore verlaten, was eerst naar buiten gestoomd, doch was al ras weder omgekeerd.

Zij hield het drijvende tusschen den eersten en den tweeden ton, binnen de pieren, toen de *Cyclop* binnen de pieren kwam; deze voer haar voorbij, stopte en bleef vóór haren bakboordboeg liggen drijven.

Schipper van der Graaff van de *Cyclop* riep schipper Kruger van de *Admiraal de Ruyter* toe, dat hij met den gezagvoerder van de *Thalia* had afgemaakt, dat hij zoude assistee-

ren, doch door gebaren wees Kruger er op, dat hij twee seinvlaggen: A en I voerde — volgens het Internationaal Seinboek wordt daarmede uitgedrukt: ,,Heb de volgende orders van Uwe reederij ontvangen" — wat den schipper van de *Cyclop* aanleiding was, hem smalende toe te roepen, dat hem dat volmaakt koud liet.

Met eene vaart van naar gissing 9 Engelsche mijlen kwam de *Thalia* de haven binnen.

De gezagvoerders van beide sleepbooten hadden het er op gezet geld aan haar te verdienen, de een omdat hij met den gezagvoerder der *Thalia* gecontracteerd had, de ander omdat zijne reederij met den agent der reederij van de *Thalia* gecontracteerd had; beiden moesten daarom de sleeptros der *Thalia* zien te krijgen, in de eerste plaats de daaraan bevestigde hieuwlijn.

Van der Graaff gaf bij het binnenkomen der *Thalia* dus bakboordsroer en scheerde aan stuurboordszijde van de *Thalia* naar het achterschip, waar de tros zou worden uitgestoken, Kruger ging achter de *Cyclop* om, ten einde aan bakboordszijde van de *Cyclop* te komen en zoo niet het eerst, dan toch er gelijk bij te zijn, als de hieuwlijn werd opgeworpen.

Op beide sleepbooten stonden voorop 3 mannen, waarvan enkele met haken gewapend, om de op te gooien hieuwlijn te pakken te krijgen; beide booten stoomden volle kracht om de *Thalia* bij te houden.

Aan beide zijden werd geroepen om eene hieuwlijn, maar de stuurman, die achter op de *Thalia* stond, aarzelde, niet wetende aan wien haar te geven. Dan werd de lijn op de *Cyclop* overgeworpen, wier bemanning in allerijl de lijn inhaalde en de tros aan boord poogde te krijgen. Onmiddellijk daarop botsten de beide sleepbooten tegen elkaar, met dat gevolg, dat aan bakboordszijde van de *Cyclop* eenige huidplaten werden ingedrukt; de bemanning van de *Admiraal de Ruyter* viel tegen het dek, maar het schip had geen schade.

Van beide zijden werden vloeken en scheldwoorden gewisseld, doch de *Cyclop* bleef de tros behouden, waarop de *Admiraal de Ruyter* naar bakboordszijde van de *Thalia* stoomde en haar gezagvoerder beproefde dien van de *Thalia* te praaien en te protesteeren tegen het afgeven van de hieuwlijn aan de *Cyclop*.

De raad heeft twee zittingen gewijd aan het onderzoek van deze zaak: op 21 Juli werden zes getuigen gehoord en op 5 Augustus andermaal 5.

Bij het onderzoek is gebleken, dat de *Cyclop* als gezag-

voerder heeft een persoon, die bevoegd is als gezagvoerder op eene sleepboot te varen, doch dat naast hem een ,,runner'' van de reederij aan boord is, welke metterdaad aan boord de orders geeft; omgekeerd bleek de gezagvoerder van de *Admiraal de Ruyter* onbevoegd als zoodanig op te treden, doch had deze een stuurman aan boord, die in het bezit is van een dienstdiploma.

De gediplomeerde gezagvoerder van de *Cyclop* kwam reeds met den strafrechter in aanraking wegens het overvaren van eene vlet; den gediplomeerden stuurman van de *Admiraal de Ruyter* werd door den Raad van Tucht in 1908 voor eene maand de bevoegdheid ontnomen om als schipper op een Nederlandsch schip te varen, wegens het door onvoorzichtigheid veroorzaken van stranding van een schip.

De daadwerkelijke vertegenwoordigers der reederijen, te weten Johannes Kruger sr., aan boord van de *Admiraal de Ruyter*, en Pieter Visser, aan boord van de *Cyclop*, repten van de scherpe concurrentie tusschen de reederijen der te IJmuiden sleep- en bergingsdienst verrichtende schepen als de oorzaak van verschillende verkeerde toestanden. Laatstgenoemde gaf onomwonden te kennen, dat, al wist hij dat een concurrent gecontracteerd had voor het sleepen van een schip, hij nochtans alle mogelijke moeite zou aanwenden om den mededinger het karwei afhandig te maken; eerstgenoemde — vroeger in dienst der Stoombootreederij, onder directie van A. D. en C. E. Zur Mühlen, en hare werkwijze kennende — erkende den toeleg den mededinger onkundig te houden van zijne voornemens en hem noodelooze moeite te laten doen.

De gehoorde getuigen gaven bijna zonder uitzondering den indruk dat zij ook voor den raad de belangen hunner reederij hadden te dienen.

Schipper van der Graaff's meening, dat schipper Kruger opzettelijk stuurboordroer heeft gegeven en de *Cyclop* heeft aangevaren uit spijtigheid over het feit, dat hij de hieuwlijn niet kon krijgen, is even weinig aannemelijk als schipper Kruger's voorstelling van de zaak, volgens welke de *Cyclop* de *Admiraal de Ruyter* op zijde heeft geduwd, om hare bemanning te beletten de hieuwlijn te pakken; het opzettelijk aanvaren of op zijde duwen van een met belangrijke vaart stoomend schip zou getuigen van eene zoo groote mate van roekeloosheid als in geen der schippers is gebleken.

De raad is van oordeel, dat aanvaring onvermijdelijk werd, toen beide sleepbooten met groote vaart achter de *Thalia* aanstoomden en op beide schepen meer aandacht werd

gewijd aan het te pakken krijgen van de hieuwlijn, die van de *Thalia* zou worden uitgestoken, dan aan de vraag, hoe den mededinger niet aan boord te loopen.

Deswege acht hij beide schippers te laken.

Wat de een had moeten doen of de andere had moeten laten, valt bezwaarlijk vast te stellen, en van het nemen van een maatregel van tucht kan dan ook niet de rede zijn.

Bovendien, het ongeval, waarvan hierboven sprake is, vindt zijn dieperen grond in den op de spits gedreven naijver en de niets ontziende mededinging van de reederijen der sleepbooten. De opvarenden, in de eerste plaats die met gezag bekleed, hadden gegeven orders op te volgen, hetgeen hun aanspraak geeft op eene mildere beoordeeling dan wanneer zij volgens eigen meening hadden gehandeld.

De raad verlangt ook allerminst durf, geestkracht en behendigheid in de bemanning van bergings- en sleepschepen te onderdrukken, doch is van oordeel, dat deze alleen mogen worden aangewend ten behoeve van in nood verkeerenden; in het onderwerpelijk geval werden zij misbruikt ten koste van den mededinger, en dat meent hij ten zeerste te moeten afkeuren.

Aldus gedaan op 5 Augustus 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke en C. L. J. Kotting, leden; R. Posthumus Meyjes, plaatsvervangend lid; in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den voorzitter op 15 Augustus 1910.

(*get.*) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, Richard Janssen.
,, R. Posthumus Meyjes.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 11 en Maandag 12 September 1910, nº. 212.

Nº. 39.

UITSPRAAK, van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 9 Juli 1910 overkomen aan het stoomvisschersvaartuig *Wilhelmina IJ. M. 35.*

Bovengenoemd stoomvisschersvaartuig, behoorende tot de vloot der Algemeene Visscherijmaatschappij, thuis behoorende te IJmuiden, voerende de Nederlandsche vlag, voorzien van een certificaat van zeewaardigheid, metende bruto 228, netto 99 R. T., vertrok op 25 Juni 1910 ter vischvangst.

Als schipper voer daarop Hendrik Drijver, niet in het bezit van eenig diploma, een 36-jarig man, die reeds 10 jaar als gezagvoerder heeft gevaren, en door zijne reederij gunstig wordt beoordeeld om zijne ervaring en practische kennis van zijn vak.

De directeur der Algemeene Visscherijmaatschappij, J. F. Klercq, die zich in het bijzonder bezighoudt met de uitrusting der schepen en de navigatie, had den schipper opdracht gegeven te visschen naar schelvisch en kabeljauw op Faroerbank, doch mocht de visscherij aldaar niet loonend zijn, naar de wateren van IJsland te stevenen en aldaar de netten uit te werpen.

De visscherij op Faroer-bank leverde nagenoeg niets op, waarom de schipper naar IJsland koers zette. Op 30 Juni 1910 was men nabij Ingolshöfde, aan de zuidkust van IJsland, waarop westwaarts gekoerst werd.

De vangst bleef ook daar beneden de verwachting, wat den schipper aanleiding gaf op 5 Juli de Faxefjord op de westkust van IJsland in te loopen.

De visscherij vlotte niet en leverde slechts kleine vischjes op, die men gewoon is weder over boord te werpen.

Hoezeer geene orders hebbende van zijne reederij om eene IJslandsche haven aan te doen, besloot de schipper, van gepraaide visschers vernomen hebbende, dat voor kleine visch, als gewoonlijk werd weggeworpen, op IJsland een loonende prijs te maken is, de Hafnar-fjord in te loopen. Zulks geschiedde op 8 Juli in den voormiddag; aldaar werd de visch verkocht en te tien uur 's avonds ging men weder anker op.

's Anderen daags, te 10.30 voormiddags, besloot de schipper weder de Hafnar-fjord in te loopen, ten einde de 's nachts gevangen visch te verkoopen. Het was helder weder, de zee was volmaakt glad. Er werd Z. O. gestuurd en ongeveer 5 mijl in het uur geloopen.

Te half een namiddags liep het schip echter plotseling vast.

Het roer werd hard aan S.B. geworpen, de machine werd gestopt en daarna werd hard achteruit geslagen, doch zonder gevolg.

Het schip heeft ongeveer 3 uur aan den grond gezeten en is 's middags te half vier bij hoog water, en dank zij gestadig hieuwen op de ankers, weder vlot gekomen. Hulp van anderen is daarbij niet noodig geweest.

Bij onderzoek bleek, dat het schip op den bodem achter de ketel eenige deuken had bekomen en dat de cement onder den ketel was losgesprongen, doch het schip maakte slechts zeer weinig water.

Ter plaatse waar een nagel ingezet was, lekte het, doch het lek bleek met een lapje spek te dichten, en nadat dit was aangebracht, toog men weder ter vischvangst in de Faxabaai.

Den 14den Juli werd de haven van Reikjavik aangedaan. Vandaar werd aan de reederij om orders geseind. Ook had een deskundig onderzoek naar de zeewaardigheid plaats en werd voor den consul der Nederlanden scheepsverklaring afgelegd.

Daar het schip zeewaardig bevonden werd, vertrok men op 15 Juli weder ter vischvangst, waarna men op 30 Juli d. a. v. te IJmuiden terugkeerde.

Op 1 Augustus werd door de geheele bemanning, bestaande uit 10 koppen, voor den kantonrechter te Haarlem scheepsverklaring afgelegd; op 5 Augustus werd door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district een voorloopig onderzoek ingesteld naar het plaats gehad hebbend ongeval, op 10 Augustus besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, overeenkomstig het voorstel van den hoofd-

inspecteur voor de scheepvaart, tot het houden van een nader onderzoek door den raad, hetwelk op 15 Augustus in 's raads openbare zitting plaats had.

Als getuigen werden bij die gelegenheid gehoord de directeur der Algemeene Visscherijmaatschappij te IJmuiden, J. F. Klercq, welke inlichtingen verstrekte omtrent de uitrusting van het schip en het verstrekken van orders aan de schippers door de reederij. De schipper had geen order de Hafnarfjord binnen te loopen, anders had men hem van een plankaart van die fjord voorzien.

De heer R. van Rooy, beambte van de Amsterdamsche Droogdokmaatschappij deelde mede, dat de *Wilhelmina* op 1 Augustus ter herstelling in het dok was opgenomen. Door hem werd eene teekening overgelegd van het schip, met aanduiding van de averij die het beloopen had. Aan den kielgang aan stuurboordszijde waren 2 platen, onderscheidenlijk 1½ en 2 Eng. duim, ingedeukt; in de kielgang aan bakboordszijde waren 2 platen van 1 Eng. duim ingedeukt. In de A-gang was aan weerszijden eene ingedeukte plaat. De machine moest uit het schip worden genomen om de schade te kunnen herstellen. De schroefplaten waren alle aan de punt eenigermate verbogen en van één schroefblad was een stuk af, waaruit is af te leiden, dat de schroef eene omwenteling heeft gemaakt over een hard voorwerp.

Van de bemanning werden de schipper Hendrik Drijver, de stuurman Teunis Ham en de machinist Antonius Konkelaar verhoord.

Stuurman en machinist bevestigden de voorgelezen scheepsverklaring en gaven nadere inlichtingen omtrent de maatregelen, genomen om het schip weder vlot te brengen en om de beloopen averij voorloopig te herstellen, de schipper werd in het bijzonder over de oorzaken van het ongeval gehoord.

Laatstgenoemde legde de kaart en de Zeemansgids over, die hem tot richtsnoer gediend hadden. De Zeemansgids — een uittreksel uit de *Arctic Pilot*, uitgegeven vanwege de Engelsche Admiraliteit — is in het Engelsch geschreven, dat hij niet voldoende machtig is. Daarin wordt gewaarschuwd voor een zandbank „Helga Sker" aan de zuidzijde van Hafnarfjord, voorzien van een zwart baken, waarop een bezem, en op de klippen aan de Noordzijde der fjord.

Volgens de door den schipper vertoonde kaart van 1908 werden die klippen aangeduid door een wit baken; daarnaar heeft hij scherp uitgekeken, doch hij heeft geen baken bespeurd en is op de klippen geloopen.

De door den raad geraadpleegde kaarten en zeemansaanwijzingen geven geen wit baken aan.

De raad wil als eene der oorzaken van het ongeval aannemen, dat de schipper misleid is door de kaart die hij raadpleegde en die een baken vermeldt, dat in werkelijkheid niet bestaat of verdwenen is, doch is overigens van meening, dat, wanneer hij het lood gebruikt had en door te looden had opgemerkt dat de vloed om de noord zette, hij zuidelijker zou hebben gestuurd en van de klippen ware vrij geloopen.

Wanneer de zeilaanwijzingen waren opgevolgd zou het schip mede behouden in de haven zijn gekomen. Het ongeval moet dus mede geweten worden aan het niet looden en het niet verstaan door den schipper van de wenken van den Zeemansgids.

De raad is van oordeel, dat, wanneer de schipper de taal niet machtig is, waarin de zeilaanwijzingen zijn gesteld, die hij op zijn reis kan noodig hebben, het op den weg der reederijen ligt de schippers van een Nederlandschen tekst daarvan te voorzien.

Aldus gedaan op 15 Augustus 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; Jac. den Dulk Wzn., plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den voorzitter op 24 Augustus 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, W. ALLIROL.
,, JAC. DEN DULK WZN.
,, C. L. J. KOTTING.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

dr. Muller en bij afwezigheid van dezen door prof. dr. Hubrecht. De commissie in haar geheel oordeelde telkens over iederen sollicitant. Den uitslag van het onderzoek vindt Uwe Excellentie in de mede hierbij aangeboden, gemotiveerde beoordeelingslijst.

Evenals ook vorige jaren geschiedde, werden nu wederom de sollicitanten in twee groepen verdeeld. Voor de eerste groep, uit 41 jongelieden bestaande, had het schriftelijk onderzoek plaats op 22 en 23 Juli, en het mondeling op 26, 27, 28, 29 en 30 Juli en 1, 2 en 3 Augustus. Wegens het groote aantal deelnemers heeft de commissie een afzonderlijken dag, n.l. 25 Juli, besteed voor het nazien van het schriftelijk werk. Voor de tweede groep, uit 22 deelnemers bestaande, had het schriftelijk deel plaats op 4 en 5 Augustus, het mondeling op 6, 8, 9, 10 en 11 Augustus.

Voor het schriftelijk examen werd gebruik gemaakt van eene der zalen van de Oranje-Sociëteit op het Prins Hendrikplein te 's Gravenhage, terwijl de commissie voor het mondeling deel wederom de beschikking had over eene der zalen van het Koninklijk Zoölogisch Botanisch Genootschap aldaar.

Zij acht zich, evenals de commissie van het vorig jaar, verplicht Uwer Excellentie in overweging te geven bij de publicatie van de aanwijzing van de candidaat Indische ambtenaren weder de volgorde, waarin de commissie hen heeft gerangschikt, te doen in acht nemen.

Het is der commissie zeer aangenaam haar verslag te kunnen beëindigen met de dankbare vermelding van de goede diensten, welke de haar toegevoegde secretaris, mr. G. A. Scheltus, haar bij de vervulling harer taak heeft bewezen.

's-Gravenhage, 11 Augustus 1910.

De Commissie
tot voorbereiding van de aanwijzing in 1910
van candidaat Indische ambtenaren,

BERGSMA.
HUBRECHT.
J. KEULLER.
KIELSTRA.
F. L. RUTGERS.
P. J. MULLER.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 16 September 1910, n°. 216.

N°. 40.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende de aanvaring op 13 Augustus 1910 tusschen het stoomvisschersvaartuig *Sidney Albert IJ.M. 104* en het zeilvisschersvaartuig *Adriaan SCH. 213.*

Het loggerschip *Adriaan* SCH. 213, een Nederlandsch zeilvisschersvaartuig, toebehoorende aan den reeder A. de Niet, te Scheveningen, bemand met 12 koppen, vertrok Vrijdag 12 Augustus 1910 van Vlaardingen ter vischvangst in de Noordzee.

Er stond, toen het schip ongeveer half tien voormiddags uit den Nieuwen Waterweg kwam, een stijve bries uit het W. N. W., de zee was matig, het gezicht goed; het schip liep ongeveer 5′ in het uur.

Den volgenden avond, te ongeveer half zeven, toen men ongeveer 25 zeemijlen N. t. W. van de Haaks verwijderd was — er stond toen een flauw koeltje uit het N. W., het schip lag N. N. O. voor en zeilde bij den wind ongeveer 3 zeemijlen per uur — werd op ongeveer 5 streken van stuurboord op ½ zeemijl afstand een stoomtrawler waargenomen.

Deze stoomtrawler is gebleken te zijn de *Sidney Albert* IJ.M. 104, toebehoorende aan de reederij Wed. S. I. Groen, te IJmuiden, welke in den voormiddag te ongeveer half elf de haven van IJmuiden had verlaten en eerst met eene snelheid van 6′, later met eene snelheid van 9′ in het uur naar de vischgronden in de Noordzee stoomde.

Toen de *Sidney Albert* aan boord van de *Adriaan* werd opgemerkt, stond op den logger de matroos Martinus de Mos aan het roer.

Op de brug van den trawler bevond zich, toen de *Adriaan* in het gezicht kwam, de schipper van dat vaartuig, Dirk Cornelis de Groot.

Toen het zeven uur geworden was, de tijd waarop de schipper gewoon is met den stuurman en den meester koffie te gaan drinken, was men den logger op ongeveer een halve zeemijl genaderd.

De schipper meende, dat als beide vaartuigen koers en vaart behielden, hij gemakkelijk vóór den logger kon overloopen. Hij zeide den stuurman Reijer Duyn, dat hij den roerganger Piet van Duyn order moest geven Noord ten Westen te sturen en begaf zich naar het logies om te schaften, waar de stuurman zich bij hem voegde.

In het logies is geen kompas, zoodat de schipper niet na kon gaan of de opgegeven koers inderdaad gestuurd werd; wanneer roer gegeven wordt is dit niet aan het knarsen van kettingen of anderszins te merken.

In de rust bij het koffiedrinken is men gestoord, doordat men de telegraaf in de machinekamer hoorde en het schip gestopt werd. De schipper ijlde naar de brug, doch de *Sidney Albert* had de *Adriaan* al aan stuurboordsachterschip aangevaren, een deel van de bemanning van laatstgenoemd vaartuig was al overgesprongen en de logger begon reeds te zinken.

Ten gevolge van den stoot door de aanvaring veroorzaakt, was de logger voor den wind komen te liggen, de *Sidney Albert* liep haar onmiddellijk achterop, zoodat de mannen die nog aan boord van de *Adriaan* waren gelegenheid hadden over te springen, een twaalfjarige jongen werd nog met eenige moeite gered en de logger zonk weg, zonder dat de scheepspapieren en de goederen harer bemanning konden worden gered.

Na voorloopig onderzoek van de zaak door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district, stelde de hoofdinspecteur voor de scheepvaart op 17 Augustus voor, dat de Raad voor de Scheepvaart daarnaar een onderzoek zou instellen. Dienovereenkomstig besloot eene commissie uit zijn midden, en op 24 Augustus 1910 had de openbare behandeling plaats.

Allereerst werd aan den schipper van de *Sidney Albert*, D. C. de Groot, medegedeeld, dat het onderzoek zou loopen over de vraag of de aanvaring veroorzaakt was door eene daad of nalatigheid zijnerzijds. Bij zijn verhoor gaf hij te kennen sedert 12 jaar te varen; eerst was hij kok, later matroos ge-

weest, daarop stuurman en thans is hij sedert 3 maanden schipper. Na het gewoon lager onderwijs heeft hij geen vakonderwijs genoten; theoretische kennis is hem vreemd. Kompaspeilingen werden niet genomen; aan het want zag de schipper dat hij de *Adriaan* zou doorzetten. De bemanning van het schip, door hem gevoerd, wordt niet aangemonsterd; tuchtmaatregelen wegens het niet opvolgen van gegeven bevelen kunnen niet worden genomen.

De schipper weet wel, dat het aan boord van visscherschepen veel voorkomt, dat van den koers wordt afgeweken om eens nadere bijzonderheden te weten te komen van een schip dat men nadert, maar had niet verwacht, dat de roerganger Piet van Duyn tegen de namens hem door den stuurman gegeven orders zou handelen.

De roerganger Piet van Duyn, oud 24 jaar, die ook op de groote vaart gevaren heeft en sedert eenige jaren bij de visscherij vaart, verklaart na het gewoon lager onderwijs geen zeevaartkundig onderwijs genoten te hebben. Hij deed dikwijls zelfstandig wacht, en is meermalen van de opgegeven koers afgeweken, om eens te gaan kijken wat anderen deden of anderen te praaien. Dit is gewoonte bij de visscherij, zegt hij.

Hij erkent, dat hij den logger vrij geloopen zou zijn, wanneer hij N. t. W. gestuurd had. Toen hij op de *Adriaan* aanhield, om achter dezen om te loopen en hem te praaien, is de kok Jan van der Wel, die den vorigen nacht in Haarlem kermis had gehouden en zich zeeziek gevoelde, op de brug een praatje komen maken. Hij maakte opmerkingen over het sturen en riep o. m.: ,,Piet, houd vol'', en daardoor verklaarde hij geheel in de war te zijn gebracht. Toen hij de aanvaring zag aankomen telegrafeerde hij naar de machinekamer ,,volle kracht achteruit'', maar 't was te laat. Vermeld zij nog, dat deze persoon zeer zenuwachtig bleek en belast met een ernstig spraakgebrek, dat hem niet in staat stelt behoorlijk bevelen te geven of voldoende duidelijk te roepen.

Schipper Bal, schipper van de *Adriaan*, zat met zijn mannen beneden te praten, toen hij de Mos, den roerganger, hoorde roepen: ,,Kijk eens wat een mooie trawler''. Men ging naar boven en de schipper zag aanstonds, dat de trawler voor hem overging. Plotseling gaf de trawler, die N. t. W. voorlag, bakboordsroer. Hij meende, dat hij achter de *Adriaan* om zou loopen en zag in de manoeuvre eerst gevaar, toen hij op ongeveer 100 Meter afstand was. Hij riep toen luidkeels:

„Wees voorzichtig hoor!", waarop iets werd teruggeroepen, dat onverstaanbaar was. Onmiddellijk daarop volgde de aanvaring met het vooromschreven gevolg.

De raad heeft door het onderzoek niet de overtuiging verkregen, dat er onmiddellijk oorzakelijk verband bestaat tusschen eene gedraging van schipper de Groot en de aanvaring en zal dan ook geen tuchtmaatregelen toepassen, maar wel, dat er aan boord van sommige Nederlandsche stoomvisschersvaartuigen toestanden bestaan, die dringend verbetering vorderen, daar zij gevaar doen ontstaan niet alleen voor de schepen aan boord waarvan zij bestaan en hunne opvarenden, maar ook voor anderer persoon en goed. Personen die van zeevaartkunde bijkans geen begrip hebben en verstoken zijn van het besef hunner verantwoordelijkheid, voeren gezag over snelstoomende vaartuigen, doch aan hun gezag stoort de manschap zich niet, daar het niet gegrond is op meerdere kennis of meerdere ervaring en er geen middel bestaat om het te doen gelden.

En dat schijngezag wordt door de schippers zelven nog ondermijnd, daar zij veelal zonder noodzaak de zorg voor de navigatie overlaten aan jongelieden, die dan weder door onbedachtzaamheid gevaren doen ontstaan.

Dergelijke stoomvisschersvaartuigen zijn de schrik der visschers op zeilvaartuigen en maken het verklaarbaar, wat reeds meermalen voor den raad werd verklaard, dat zij — ook zonder noodzaak — er voor trachten uit den weg te gaan.

De *Sidney Albert* behoort althans één persoon aan boord te hebben die verstand heeft van zeevaartkunde, metterdaad gezag heeft en dat kan doen gelden, en verder één ervaren stuurman en één ervaren matroos, dan zoude het niet voorkomen, dat het gezaghebbend personeel, dat juist van den wal komt, gezamenlijk gaat zitten schaften, hoezeer op korten afstand een schip met een kruisenden koers is waargenomen, dan zou het niet voorkomen, dat het roer in handen werd gelegd van een zenuwachtigen roekeloozen jongeman zonder eenig toezicht, dan zou het niet voorkomen dat een onuitgeslapen kermisgast den roerganger komt hinderen in zijn werk, waardoor deze zóó de kluts kwijt raakt, dat hij eene begane fout niet meer weet te herstellen.

Ware schipper de Groot nog een kwartier op de brug gebleven, de *Sidney Albert* was van de *Adriaan* vrijgeloopen. Zijn groote gemakzucht en gemis van plichtsbesef is oorzaak geweest, dat zijn schip onder leiding van een volslagen onbevoegd persoon kwam, die het in onbesuisdheid in gevaar

bracht, en den ondergang van een ander schip veroorzaakte. Derhalve neemt de raad een middellijk verband aan tusschen de aanvaring en de houding van schipper de Groot van de *Sidney Albert;* de *Adriaan* kan ter zake geen blaam treffen.

Aldus gedaan op 24 Augustus 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; J. G. T. Broekmeijer, buitengewoon lid, J. Prins, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den voorzitter op 29 Augustus 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, BROEKMEIJER.
,, J. PRINS.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 30 September 1910, n°. 228.

N°. 41.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende het ongeval op 7 April 1910 overkomen aan het Nederlandsche tjalkschip *Memento Mori*.

Het Nederlandsche tjalkschip *Memento Mori*, in 1886 te Hoogezand van staal en ijzer gebouwd, metende 67,98 R.T. bruto, voerende de Nederlandsche vlag, voorzien van een certificaat van deugdelijkheid, geldig voor de vaart op de Oostzee en langs de vastelandskusten van de Noordzee, gevoerd door den eigenaar Hendrik Houwerzijl, welke in het bezit is van een dienstdiploma voor de kleine vaart, vertrok op 6 April 1910, ongeveer het middaguur, van Naskov in Denemarken, met eene lading van 100 000 K.G. gerst naar Hamburg.

Het schip had ongeveer 14 Eng. duim uitwatering.

Behalve den schipper, bestond de bemanning uit den niet gediplomeerden stuurman Arend Perdok en den evenmin gediplomeerden kok Lammert Oosting; bovendien bevonden zich de vrouw en 2 kinderen van den schipper aan boord.

In den nacht van 6 op 7 April, te ongeveer 12.15 uur, is de *Memento Mori* in aanvaring geweest met het Duitsche stoomvisschersvaartuig *Makrele*, en 10 minuten daarna gezonken. Alle opvarenden werden gered en te Holtenau aangebracht.

De bemanning der *Memento Mori* heeft bij aankomst te Holtenau daarvan aan den Nederlandschen consul kennis gegeven en heeft op 11 April 1910 voor het Amtsgericht te Kiel eene beëedigde verklaring afgelegd.

De inspecteur voor de scheepvaart in het 3de district heeft op 11 Juni 1910 aan Arend Perdok en op 29 Juli 1910 aan Hendrik Houwerzijl eene verklaring onder eede afgenomen.

In tegenstelling met het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, dd. 8 Augustus 1910, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 10 Augustus 1910

een onderzoek naar de oorzaken der voormelde aanvaring in te stellen.

Van het Seeamt te Bremerhaven werd, op tot zijn voorzitter gericht verzoek, afschrift ontvangen van de door dat college op 26 April 1910 gegeven uitspraak in de evenvermelde aanvaringszaak, waaruit is gebleken, dat het aanvarende schip was geheeten *Makrele*, te huis behoorende te Geestemünde en toebehoorende aan de reederij C. G. Ahlers, te Bremerhaven.

Op grond van de verklaringen der gehoorde getuigen heeft het Seeamt de volgende feiten vastgesteld:

Het stoomschip *Makrele* stond onder het commando van den 36-jarigen schipper op de kleine vaart, Johann Georg Hermann Wedeke. De vroegere stuurman was afgemonsterd en Heinrich Kuhlenkamp, oud 30 jaar, ongediplomeerd, afkomstig van Geestemünde, was in zijne plaats aangemonsterd als bestman.

Na regeling van het kompas vertrok het stoomschip op 6 April, des morgens te half zes, uit de Geeste ter vischvangst in de Oostzee. Na het Kaiser Wilhelm Kanaal gepasseerd te zijn, ging het 's avonds te 11.35 van Holtenau naar zee en stoomde de Kieler Föhrde uit.

Te 11.50 passeerde men den vuurtoren van Friedrichsort en stuurde dan N.N.O. per kompas. De gezagvoerder was op de brug.

Toen hij het vuur van Friedrichsort als vast licht peilde, nam kapitein Wedeke het recht achteruit en stuurde per kompas N.O. t. N. recht op het Bülklichtschip aan, dat ietwat aan stuurboord was.

De wind was N.O., matige koelte tot frissche bries; er viel een fijne motregen, het vurenzicht was goed.

Toen tegen 12 uur de bestman Kuhlenkamp op de brug kwam, ging kapitein Wedeke naar beneden, om de koers van het Bülklichtschip naar Fakkebjerg af te zetten. De bestman had opdracht in peiling van het vaste licht van Bülklichtschip daarop aan te sturen. Rechts van Bülk was een groen licht te zien. Toen kapitein Wedeke den koers had afgezet en na eenige minuten weder aan dek kwam, bemerkte hij, dat het vuur van Friedrichsort 5 maal flikkerde en dat men dus te veel noordwaarts en uit den sector van het vaste licht geraakt was.

Kapitein Wedeke ging naar de brug, zag het evenvermelde groene vuur naar schatting op ½ zeemijl afstand, 1 streek aan stuurboord vooruit en gaf stuurboordroer en dadelijk daarop weder hard stuurboord om zoodoende weder het vaste licht

van Friedrichsort in peiling te krijgen en voor het zeilschip, dat rood op groen toonde, over te loopen. Het in art. 28 der bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee voorgeschreven sein van een korten stoot op de fluit is niet gegeven.

Toen kapitein Wedeke tot het inzicht kwam, dat hij verkeerd manoeuvreerde, gaf hij eerst het bevel ,,langzaam achteruit'', daarna ,,volle kracht achteruit''.

Doch ook deze manoeuvre werd niet door een sein met de stoomfluit kenbaar gemaakt. De bevelen werden in de machinekamer nauwkeurig opgevolgd, maar onmiddellijk daarna had de aanvaring plaats, daar de kop van het stoomschip bij het achteruitslaan eerst bakboord dan echter onder stuurboordsroer stuurboord uitging.

Het stoomschip voer het zeilschip voor het stuurboordswand aan.

Volgens de verklaringen van de bemanning van het stoomschip was tijdens de aanvaring de vaart bijna uit het schip en de schade zeer licht (hetgeen het Seeamt met het oog op de averij aan het zeilschip toegebracht betwijfelt).

De schepen kwamen dadelijk vrij van elkander. De bemanning van het zeilschip riep, dat het schip lekte, en dat zij het op het strand wilde zetten, waarom de *Makrele* het zeilschip volgde en de boot in gereedheid bracht.

Het zeilschip lag eerst naar het Noorden en dan naar het zuidelijke strand gekeerd, maar zonk in het vaarwater vóórdat het gelukt was het aan den grond te zetten.

De opvarenden van het zeilschip, waaronder de vrouw en de twee kinderen van den schipper, waren tijdig in de boot gegaan en kwamen daarmede aan boord van de *Makrele*, welke aan het zuidelijke strand dicht bij de plaats der aanvaring te anker ging. Het was niet mogelijk een licht op het wrak aan te brengen, dat gevaarlijk lag voor de scheepvaart, daar men het niet vinden kon.

's Anderen daags te half zes ging men anker op, nadat men waargenomen had, dat de mast van de *Memento Mori* 1½ M. boven het water uitstak, koersende naar Holtenau, waar vastgesteld werd, dat de *Makrele* nog zeewaardig was — de steven was naar bakboord verbogen — die daarna ter vischvangst vertrok.

De bemanning van de *Memento Mori* was, toen het Seeamt zijn onderzoek aanving, reeds naar Nederland vertrokken. Het nam echter kennis van de verklaring door haar voor het Amtsgericht te Kiel op 10 April 1910 afgelegd en van de getuigschriften, afgegeven door de agentuur der Keizerlijke zeewacht te Westrhauderfehn, dd. 10 October, ten bewijze,

dat inrichting, toestand en helderheid der scheepslantaarns van de *Memento-Mori* ambtelijk was goedgekeurd en dat deze voorzien van schermen op ongeveer 4 voet boven het dek waren aangebracht.

In de uitspraak van het Seeamt wordt nog vermeld, dat de tjalk, die op ongeveer 54° 25.1′ N.B. en 10° 13′ O.L. gezonken is, weder is gelicht en dat bij bezichtiging is gebleken, dat zich aan stuurboordszijde ter hoogte van het want een gat bevond, breed ongeveer een halven meter en zich van de reeling gerekend 1½ meter benedenwaarts uitstrekkende. Rechts vertoonde de rand daarvan een rechte breuk, links waren de platen blijkbaar door den steven van het stoomschip ongeveer 30 c.M. ingedeukt. Voor en achter dat gat kwamen nog verschillende deuken voor.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district in verhoor genomen, heeft de schipper der *Memento Mori* verklaard, dat het weder in den avond van 6 April eerst regenachtig, doch daarna opklarend was. De wind was ongeveer N.O. met topskoelte, men zeilde over bakboord en stuurde verschillende koersen, totdat te 6.30 uur op 1 zeemijl afstand het vuur van Kielsnor (54° 44′ N.B. 10° 40′ O.L.) gepasseerd was, waarna koers gezet werd op het Bülklichtschip.

Men passeerde dat te ongeveer 11 uur en koerste naar Labö, om aldaar in te klaren.

Te ongeveer half twaalf zag men 4 à 5 streken aan stuurboord het toplicht en het groene licht van een stoomschip. De schipper, die zelf aan het roer stond en recht op het vuur van Friedrichtsort aanstuurde, zag, dat, wanneer beide schepen hun koers behielden, men elkander op een paar honderd meter afstand, groen op groen, zou passeeren, toen plotseling het stoomschip ook zijn roode vuur toonde, recht op de *Memento Mori* aanstuurde en haar in de zijde ter hoogte van den mast aanvoer.

Met deze verklaring stemt die van den stuurman Arend Perdok overeen.

Aan de scheepsverklaring dient nog ontleend, dat schipper Houwerzijl kapitein Wedeke nog heeft toegeroepen af te houden en nog juist zijne vrouw, die zich met de kinderen in de kajuit bevond, kon toeroepen, dat zij werden aangevaren. De *Memento Mori* zeilde vóór den wind, de *Makrele* gleed met den steven langs het scheepsboord naar het achterschip, waardoor de kop der *Memento Mori* naar het Noorden werd gezet. Dadelijk begon het voorschip der *Memento Mori* te zinken; de boot dreef achter haar aan, zoodat men in een

ommezien daarin kon overspringen en door de vanglijn los te snijden zich van het schip kon verwijderen, dat binnen de 10 minuten na de aanvaring verdwenen was.

De raad is, gezien de uitspraak van het Seeamt te Bremerhaven, de daarin opgenomen verklaring van kapitein Wedeke, de scheepsverklaring van de bemanning der *Memento Mori* en de processen-verbaal van het verhoor door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district afgenomen, van oordeel, dat schipper Houwerzijl geen blaam kan treffen.

De boordlichten van zijn schip waren helder brandende, het vaarwater was ruim, en voor hem viel, toen hij toplicht en groenlicht van den tegenligger gewaar werd, niets anders te doen, dan koers en vaart te behouden.

Had de tegenligger hetzelfde gedaan, dan waren de schepen elkander op een afstand van een paar honderd meter voorbijgevaren.

Het is den raad niet gebleken, dat attentieseinen zijn gegeven; waartoe alle aanleiding heeft bestaan.

Gesteld het geval, dat uitwijken noodig ware geweest, dan ware het de plicht der *Makrele* geweest zulks te doen, en had zij toch dienen te vermijden voor de *Memento Mori* over te loopen, en bakboordsroer moeten geven in plaats van stuurboordsroer, gelijk zij heeft gedaan.

Aldus gedaan op 29 Augustus 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, leden; R. Posthumus Meyjes, F. T. Schneyder, plaatsvervangende leden; D. F. Rasker, J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den voorzitter op 29 Augustus 1910.

(*get.*) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, R. Posthumus Meyjes.
,, F. T. Schneyder.
,, D. F. Rasker.
,, J. Mooi.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
C. Henny,
plr.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 30 September 1910, n°. 228.

N°. 42.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 29 Mei 1910 overkomen aan het stoomschip *Ophir*.

Het stoomschip *Ophir*, toebehoorende aan de naamlooze vennootschap Rotterdamsche Lloyd, gevestigd te Rotterdam, aldaar thuis behoorende, voerende de Nederlandsche vlag en voorzien van een Nederlandsch certificaat van zeewaardigheid, vertrok op 21 Mei 1910, des middags te 12 uur, onder commando van den gezagvoerder H. L. M. Oudendijk, van Rotterdam, tot het maken van eene reis naar Nederlandsch-Indië.

Het schip was bij vertrek behoorlijk bemand, beladen en uitgerust, de diepgang was vóór 20′ 6″, achter 22′ 6″ Engelsche maat.

Op Zondag 22 Mei, te 11.15 v.m. werd aan de kade te Southampton gemeerd; aldaar bleef het schip laden tot Dinsdag 24 Mei, 's namiddags 3 uur, toen het zijne reis naar Lissabon vervolgde.

Na Lissabon te hebben aangedaan, liep het op Zondagmorgen 29 Mei de baai van Tandzjer binnen; te ongeveer half zeven kwam het voor de stad ten anker in 5¾ vadem water. Er is toen eene peiling genomen en bevonden dat men had de lichtopstand van den zeebreker W. ½ Z. en Direction Mount Z. per kompas.

De variatie aldaar is 16° 35′ W.; de deviatie was + 3°.

Aan boord van de *Ophir* had men de „Sailing Directions" van de Britsche Admiraliteit, alsook de zeekaart n°. 1912 van de Britsche Admiraliteit te zijner beschikking.

De post voor Tandzjer werd ontscheept, de post voor Marseille en een aantal passagiers kwamen aan boord en te 10.30 ging men weder anker op.

Op den bak bij de ankers bevond zich de eerste-stuurman, F. Tj. de Vries, op de brug waren, behalve de gezagvoerder, de 3de-stuurman H. L. Oudenhoven, en de kwartiermeester H. Barmentlo.

De gezagvoerder deed onmiddellijk volle kracht vooruit

stoomen en hard stuurboord roer n.c. geven. Het schip, dat bij vertrek West voorlag, was ongeveer gedraaid naar N. t. O. toen het eensklaps vastliep.

Dadelijk werd de machine gestopt en vervolgens volle kracht achteruitgeslagen, doch te vergeefs, het schip zat in de midscheeps geboeid. Rondom het schip werd gelood: het bleek vast te zitten in $3\frac{1}{2}$ vadem water.

Eene kruispeiling werd genomen en bevonden: lichtopstand van den zeebreker W. Z. W. $\frac{3}{4}$ W. per kompas Direction Mount Z. per kompas Telegraafboei Z. O. t. O $^{7}/_{8}$ O. p. k. (deviatie — $\frac{1}{4}$ streek).

De vullings werden gepeild. Alleen de vulling van ruim II aan bakboord maakte water, waarop order werd gegeven op dat ruim te pompen en tevens de groote ballasttank aan bakboord leeg te pompen.

Vervolgens is een werpanker uitgebracht, dwars van het achterschip, waarop een stalen tros en daarop een nieuwe manillatros gestoken werden, welke geregeld stijf gehieuwd werden, om te voorkomen dat het schip bij den opkomenden vloed om de West werd gezet.

Te 1.50 deed de gezagvoerder de machine volle kracht achteruitslaan en te gelijk op het werpanker hieuwen, wat het gevolg had, dat het schip vlot kwam.

Toen het vastgeloopen was, had de commandant van het Fransche oorlogschip *Du Chayla*, kapitein ter zee Sénès, zich aan boord van de *Ophir* begeven en aangeboden haar met zijn schip af te sleepen, doch voor dat aanbod was door kapitein Oudendijk bedankt; wèl aanvaardde deze het aanbod, toen het schip los gekomen was, om den bodem door een duiker te doen onderzoeken.

Het duikeronderzoek bracht aan het licht, dat de schade niet ernstig was en dat het water, dat binnenvloeide door een paar nagelgaten, waarvan de klinknagels gebroken of verwrongen waren, door de pompen kon worden bijgehouden.

Daarom werd te half vijf namiddag, na gehouden scheepsraad, de reis voortgezet naar Marseille.

Behouden te Marseille aangekomen, konden daar de noodige herstellingen aan het schip worden uitgevoerd, dat daarna op 4 Juni in stede van op 2 Juni, gelijk bij vaarplan vastgesteld, de reis naar Indië vervolgde, die het verder zonder ongeval volbracht.

Zoodra het schip op de thuisreis te Rotterdam was aangekomen, werd door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district een voorloopig onderzoek ingesteld naar het hiervoren beschreven ongeval; op 24 Augustus werden ver-

schillende ooggetuigen verhoord, op 26 Augustus werd door den hoofdinspecteur voor de scheepvaart aan den raad voorgesteld een onderzoek naar het ongeval in te stellen, dienovereenkomstig werd door eene commissie uit den raad beschikt, die dat onderzoek op 1 September 1910 in openbare zitting aanving en beëindigde.

In die zitting werden de opgemelde kaart en zeemansaanwijzingen geraadpleegd, kennis genomen van scheeps- en machinekamerjournaal en het verslag der experts, die de schade te Marseille hebben onderzocht, voorlezing gedaan van de door gezagvoerder en bemanning te Marseille afgelegde scheepsverklaring en als getuigen gehoord de gezagvoerde H. L. M. Oudendijk, de stuurlieden T. Tj. de Vries en H. L. Oudenhoven en de kwartiermeester H. Barmentlo.

Desgevraagd heeft de gezagvoerder nog medegedeeld, dat de haven van Tandzjer aangedaan wordt met het oog op het personenvervoer; dat toen hij er binnenkwam nog al deining stond, gevolg van den Noordwesten wind en dat hij, omdat de passagiers met roeibooten naar den wal of het schip worden gebracht, zijne ankerplaats zoo dicht mogelijk bij de stad kiest.

Toegevende, dat de ankerplaats, die de Sailing Directions als de beste aangeven — Mount Direction in peiling Z. t. W. ½ W. en Judiospunt, open van het oude fort — beter was dan de door hem gekozene, voegde de gezagvoerder daaraan toe, dat die door andere schepen reeds ingenomen was.

Eene scheepslengte achter de *Ophir* lag eene Duitsche stoomboot, meer landwaarts waren een Fransch en een Spaansch oorlogsschip geankerd, wijders lagen er nog verschillende zeilschepen en kleine booten, die den dienst met Gibraltar onderhouden. Een en ander was oorzaak, dat hij bij vertrek ook niet achteruit had kunnen slaan, indien zulks raadzaam geweest ware.

Toen ter zitting van den raad de kruispeiling, genomen nadat het schip vastgeloopen was, in de aan boord gebezigde kaart was gezet, bleek de bewering des gezagvoerders juist, dat de ondiepte waarop zijn schip gestooten heeft niet op die kaart voorkwam. Zij vermeldt ter plaatse 4¾ vadem (M. 8,69) water en het schip, dat voor 20′ 6″ (M. 6,21), achter 22′ 4″ (M. 7.36) stak, had die plaats veilig moeten passeeren.

Verder bleek, dat sedert het ongeval is verschenen n°. 150 van de *Berichten aan Zeevarenden*, uitgegeven door de afdeeling Hijdrographie van het Ministerie van Marinie, gedagteekend 2 Juli 1910, dat eene ondiepte vermeldt met 3¼ vadem minste water N. 71° O., op een afstand van 0,58 zm. van

het rood en vaste licht van Tandzjer (variatie 15° W.), dat is, ter plaatse waar de *Ophir* heeft gestooten.

De gezagvoerder merkte nog op, dat de kapitein ter zee Sénès hem voor het eerst gewezen had op het bestaan eener kaart van de reede van Tandzjer in 1908 door het Hydrographisch Comité van Marocco uitgegeven, die op de plaats der stranding slechts 6 M. minste water aangeeft.

Het is den raad uit het onderzoek gebleken, dat de gezagvoerder van het stoomschip *Ophir*, H. M. L. Oudendijk, niet aansprakelijk kan gesteld worden voor het vastloopen van zijn schip in de baai van Tandzjer op 29 Mei 1910.

De ankerplaats van het schip was, de omstandigheden in aanmerking genomen, goed gekozen en op de manoeuvre uitgevoerd bij het verlaten van de baai valt geene aanmerking te maken.

De gezagvoerder meende te recht zich op de kaart der Engelsche Admiraliteit n°. 1912, die hij geraadpleegd heeft, te mogen verlaten, welke voldoenden diepgang aanwees, om de voorgenomen manoeuvre zonder gevaar voor het schip te kunnen uitvoeren.

Het ongeval is uitsluitend te wijten geweest aan een gebrek in de kaart, dat eerst door het ongeval zelf is gebleken en naar aanleiding daarvan is verbeterd.

Aldus gedaan op 1 September 1910, door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; R. Posthumus Meyjes, plaatsvervangend lid; E. Deddes, buitengewoon lid; jhr. L. P. D. Op ten Noort, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den voorzitter op 6 September 1910.

(*get.*) Th. B. Pleyte.
,, E. Deddes.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, W. Allirol.
,, R. Posthumus Meyjes.
,, Op ten Noort.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 30 September 1910, n°. 228.

N°. 43.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 28 Juli 1910 overkomen aan het s.s. *Blötberg*.

Het stoomschip *Blötberg*, voerende de Nederlandsche vlag, voorzien van een certificaat van zeewaardigheid, toebehoorende aan Wm. H. Müller & Co.'s Algemeene Scheepvaart Maatschappij te Rotterdam en aldaar tehuis behoorende, dat geregeld vaart tusschen Rotterdam en Oxelösund en gebezigd wordt voor het vervoer van ijzererts, is op 28 Juli 1910, te 12.45 's nachts, in de Oostzee op 55° 17′ N.B., 13° 59′ O.L., in aanvaring geweest met het Noorsche stoomschip *Stettin*.

Na de aanvaring is het schip naar Holtenau gestoomd; aldaar hadden eenige voorloopige herstellingen plaats, waarna het de reis naar Rotterdam kon vervolgen.

Op grond van een door den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam op 4 Augustus gehouden voorloopig onderzoek stelde de hoofdinspecteur voor de scheepvaart den raad voor een onderzoek te houden.

Dienovereenkomstig werd door eene commissie uit den raad op 10 Augustus besloten.

Het onderzoek werd door den raad in zijne openbare zitting van 6 September aangevangen en beëindigd.

Pogingen om de voorstelling der aanvaring, die door de bemanning van het Noorsche schip daarvan wordt gegeven, te leeren kennen, hadden niet het gewenschte gevolg.

In 's raads evenvermelde zitting werd voorlezing gedaan van de op de aanvaring betrekking hebbende gedeelten van het scheepsjournaal en werden als getuigen gehoord de gezagvoerder D. de Witt, de stuurman J. R. Bossinga en de matroos M. D. Verlegh.

Uit die verhooren is het volgende gebleken:

De *Blötberg* stoomde in den avond van 27 Juli in de Oostzee met eene lading erts op weg naar Rotterdam. Het weder was helder, de wind Z.W. tot West, matige zee.

De gezagvoerder had zich te ongeveer 10 uur in de kaartenkamer onder de brug in de midscheeps ter ruste begeven, toen het licht van Sandhamarn in het gezicht was.

Dit is men ongeveer kwartier over elven gepasseerd. Om twaalf uur kwam de eerste-stuurman, J. R. Bossinga, met den derde-stuurman op de wacht; aan het roer stond de matroos M. D. Verlegh.

Te ongeveer half een nam men op de brug een zeilschip waar op $\frac{1}{4}$ streek op stuurboordsboeg, waarvan beide boordlichten te zien waren en op $2\frac{1}{2}$ streek aan stuurboord de toplichten en het stuurboordslicht van een stoomschip.

Op twee streken over bakboordsboeg werd top- en bakboordslicht van een stoomvaartuig waargenomen.

De afstand der stoomschepen was, naar schatting 2 tot 3 zeemijlen.

Stuurman Bossinga deed stuurboord roer geven en ongeveer $1\frac{1}{2}$ streek van het zeilschip afhouden.

Toen zag men alleen het roode licht van het zeilschip, doch dit scheen te gieren, en toonde kort daarop weder beide boordlichten. Daarom werd nog eenmaal $1\frac{1}{2}$ streek naar stuurboord afgehouden, totdat het zeilschip dwars van de *Blötberg* was.

Stuurman Bossinga bedoelde nu weder op zijn koers terug te komen, en daar van het tegenkoersende stoomschip het groene licht nog steeds zichtbaar was, dit groen op groen te passeeren, gaf mitsdien bakboordroer en wilde dit roer-geven aan den tegenligger kenbaar maken door twee stooten op de stoomfluit. Toen hij echter aan de lijn trok, die de stoomfluit, welke vóór den schoorsteen geplaatst is, met de brug verbindt, ging deze open, doch sloot zich niet weder, zoodat een langgerekte toon werd uitgestooten.

Daarop gaf de tegenligger één stoot op de fluit en te gelijk stuurboordroer.

Even daarna had de aanvaring plaats; de *Blötberg* werd aan stuurboordszijde ter hoogte van de bunkers aangevaren.

Door het langdurig gillen van de stoomfluit gewekt, was kapitein de Witt naar de brug geijld. Een duw aan den hefboom, waarmede de fluitlijn wordt aangehaald, bracht de fluit tot zwijgen, naar de machinekamer werd „stop" getelegrapheerd.

Toen kwam de eerste-machinist melden, dat het schip veel water maakte, dat hij de pompen reeds had aangezet, maar

dat het water bleef rijzen, zoodat men de binnenboordinjectie moest laten werken en verder stoomen.

De gezagvoerder deed volle kracht vooruitslaan en koers naar den wal zetten om het schip desnoods in ondiep water aan den grond te kunnen zetten, en middelerwiil eene poging doen eene persenning voor het gat te krijgen. Dit gelukte, het zeildoek werd door den druk van het water naar binnen geperst en aanstonds minderde het water, zoodat het mogelijk was het gat aan de binnenzijde met spek te dichten en daartegen platen met schoren aan te brengen. De machine werd gestopt, de voorballasttanks deed men volloopen, en de lading werd overgewerkt om het achterschip te lichten.

Inmiddels was het tegenkomende schip zich komen melden als zijnde de *Stettin*, thuis behoorende te Drontheim.

Te 6 uur stelde de gezagvoerder koers naar Holtenau, alwaar hij het schip dacht te doen herstellen, vermits het water met de pompen bleek bij te houden te zijn en goed weder en kalme zee de reis begunstigden. Daar werd den volgenden morgen te ongeveer 5 uur geankerd.

Desgevraagd hebben gezagvoerder en stuurman verklaard, dat de stoomfluit vóór het vertrek van Rotterdam is beproefd en evenzeer te Oxelösund en dat er toen niets aan haperde.

De gezagvoerder verklaarde, dat er aan de fluit niets te verbeteren viel, evenmin aan de verbindingslijn tusschen fluit en brug en de steunpunten en hefboomen.

Onverklaarbaar is, dat zij dan dienst weigerde, toen men haar noodig had, en dat een duw van den gezagvoerder haar tot rust bracht, wat de stuurlieden tevergeefs beproefd hadden.

Hoezeer de gezagvoerder krachtens art. 4 *c* der Schepenwet aansprakelijk is voor den deugdelijken staat van de stoomfluit, meent de raad in het onderwerpelijke geval het tijdelijk haperen daarvan niet aan schuld zijnerzijds te moeten wijten.

Op maatregelen ter voorkoming van het gebeurde blijve echter zijne aandacht gevestigd.

Met de door den stuurman voorgenomen manoeuvre kan de raad zich vereenigen.

Gevraagd waarom de stuurman bij het uitwijken voor het zeilschip dit niet heeft aangeduid door een stoot met de stoomfluit, zeide deze zulks te hebben nagelaten om geene verwarring te stichten. Het uitwijken naar bakboord, toen de *Blötberg* vrij was van het zeilschip, geschiedde te recht en hadde geen onheil gesticht, wanneer het ware aangekondigd door twee stooten op de fluit.

Dat zulks niet is geschied, is den stuurman persoonlijk niet te verwijten, doch desalniettemin de waarschijnlijke oorzaak van de aanvaring geweest.

De *Stettin*, die de *Blötberg* eerst 2½ streek op stuurboordsboeg had, en doordat de *Blötberg* twee toplichten voert duidelijk heeft kunnen waarnemen, dat zij drie streken naar stuurboord uitweek, heeft, toen zij één stoot op de fluit, zij het dan ook een zeer lang gerekten hoorde, daaruit moeten afleiden, dat de *Blötberg* nog meer naar stuurboord zoude uitwijken en voor haar over wilde loopen en derhalve stuurboord roer gegeven.

De maatregelen door den gezagvoerder na de ramp genomen, geven den raad geene aanleiding tot het maken van op- of aanmerkingen.

Aldus gedaan op 6 September 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den voorzitter op 8 September 1910.

(*get.*) TH. B. PLEYTE
,, W. ALLIROL.
,, E. DEDDES.
,, J. LUYTJES.
,, C. L. J. KOTTING.
,, VAN RIJN.
,, H. C. HAACKE.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
C. HENNY.
Plv.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 7 October 1910, nº. 234.

Nº. 44.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende de aanvaring tusschen de stoomschepen *Saint Pierre* en *Ary Scheffer*, op 24 Augustus 1910.

Het Nederlandsche stoomschip *Ary Scheffer*, thuis behoorende te Rotterdam, toebehoorende aan de naamlooze vennootschap Hâvre Stoomvaart Maatschappij, werd in 1904 te Amsterdam gebouwd, en meet 642 bruto, netto 372 R. T.

Het is voorzien van een certificaat van zeewaardigheid, afgegeven door de Nederlandsche Scheepvaartinspectie, de lantaarns werden gekeurd door de filiaal-inrichting van het Koninklijk Meteorologisch Instituut te Rotterdam.

Het schip vaart geregeld tusschen Hâvre en Rotterdam; de bemanning bestaat uit een gezagvoerder, die in het bezit is van een diploma van eerste-stuurman voor de groote stoomvaart en 14 man, waaronder een stuurman met dienstdiploma en 2 machinisten, onderscheidenlijk in het bezit van diploma A en het diploma B.

Na te Hâvre eene lading stukgoederen te hebben ingenomen en 8 passagiers aan boord gekregen te hebben, vertrok het schip 23 Augustus 1910 des avonds te 10 uur van daar, met bestemming naar Rotterdam.

De wacht aan boord van de *Ary Scheffer* is aldus verdeeld, dat de gezagvoerder wacht doet met den bootsman, de stuurman met den timmerman; de gezagvoerder is echter steeds op de brug bij het binnenvallen en het uitvaren van de riviermonden en de havens die worden aangedaan.

De tegenwoordige gezagvoerder, Simon Hendrik Schol, is 23 Augustus den geheelen dag van 's morgens 7 uur af in de weer geweest, was 's middags op het kantoor werkzaam, alwaar hij de cognossementen teekende, en was 's avonds te

10 uur op de brug, toen het schip onder loodscommando van Hâvre uittrok.

In peiling van de kust rondde men te 10.10 kaap de la Hève, te 10.25 kaap Antifer; toen stelde de gezagvoerder de koers op N.O. t. O.

Er woei eene sterke koelte uit het Z.W., gepaard met betrokken lucht en af en toe regenbuien, doch het gezicht was helder.

Te twaalf uur kregen de stuurman en de timmerman de wacht te kooi en kreeg de bootsman met den gezagvoerder de wacht op de brug.

De bootsman, Leendert Barendrecht, oud 60 jaar en wonende te Rotterdam, vaart reeds 15 jaar als bootsman en 41 jaar van Hâvre op Rotterdam en vice versa. Ruim 2000 maal heeft hij dezelfde reis gedaan, gedurende den tijd dat hij bootsman is, dienstdoende als tweede-stuurman.

Bij zijn verhoor heeft de gezagvoerder te kennen gegeven, dat de bootsman hem door den vorigen gezagvoerder warm was aanbevolen, en dat hij zelf zich herhaaldelijk overtuigd heeft, dat het commnado op de brug hem kan worden toevertrouwd.

De eerste-stuurman, zoowel als de bootsman, wanneer hij stuurmansdiensten verricht, hebben zeer uitdrukkelijk last gekregen om den gezagvoerder onmiddellijk te waarschuwen, wanneer er gedurende de wacht iets bijzonders voorvalt.

De *Ary Scheffer* vervolgde, toen de bootsman op 24 Augustus 's nachts 12 uur de wacht overnam, haar vorengemelde koers; te 12.10 werd Fécamp op ongeveer 4½ mijl afstand gepasseerd, te 2 uur werd het vuur van Dieppe zuid per kompas gepeild op ongeveer 12 mijl afstands.

Te ruim kwart over tweeën begaf de kapitein zich naar zijn hut onder de brug, om enkele uren te gaan rusten.

De scheepslantaarns brandden volgens voorschrift, er was niets te zien dan achteruit het licht van Dieppe en ver weg een wit licht van een visscherman.

Ongeveer 3 uur nam de bootsman op 2½ streek over bakboordsboeg op gelijke hoogte en naar schatting op 5 mijlen afstands 2 witte lichten waar, die even Zuid open waren en die hij voor deklichten van een visscherman hield, die bezig was te visschen.

Lang hield hij die lichten in dezelfde peiling, doch na 20 minuten had hij ze 4 streken op bakboordsboeg en werd hij gewaar, dat ze naderden.

Met den kijker zag hij het boegwater van den tegenligger

en tevens, dat het een stoomtrawler was, die veel vaart liep en poogde voor de *Ary Scheffer* over te loopen.

Onmiddellijk deed hij stuurboordroer n.c. geven, doch het was te laat. Hij stampte op den vloer ter waarschuwing van den gezagvoerder juist toen de tegenligger met zijn bakboordsboeg tegen het achterschip der *Ary Scheffer* aanliep.

De gezagvoerder is onmiddellijk naar de brug geijld. Uit zijne hut komende, zag hij aan bakboordszijde van de *Ary Scheffer* de *Saint Pierre* in een hoek van 45° tegen haar aanliggen en 2 witte lichten aan boord van dat vaartuig op ongeveer gelijke hoogte, een onder aan den mast en een achter den schoorsteen.

De *Saint Pierre* voerde zoomin een toplicht als de gekleurde boordlichten.

Hij riep den uitkijk toe na te gaan of zijn schip een gat of eene deuk had, waarop geantwoord werd, dat er eene deuk in was.

Aan boord van de *Saint Pierre* riep men luidkeels om hulp. De gezagvoerder gaf last om de manschap te porren en de bakboordsreddingsboot te strijken en riep aan de bemanning van de *Saint Pierre* toe hetzelfde te doen, doch het antwoord luidde, dat men geene boot had.

Daarop werden de op de brug hangende reddingboeien den schipbreukelingen toegeworpen, en bakboordroer gegeven om te loevert van de *Saint Pierre* te komen.

Daar kapitein Schol het boegwater van de *Saint Pierre* nog meende te zien en niet voor hem over dorst te loopen, gaf hij stuurboordroer en deed hij het schip over stuurboord ronddraaien.

Nauwelijks 5 minuten waren er na de aanvaring verstreken, of de boot van de *Ary Scheffer* was bemand en te water gelaten.

Vijf opvarenden van de *Saint Pierre*, die over boord gesprongen waren ,werden door haar gered, een zesde kon een eind, dat overboord geworpen was, grijpen en daardoor in veiligheid gebracht worden.

Kort nadat de aanvaring had plaats gehad, stak de *Saint Pierre* zijn achterschip in de hoogte; na 10 minuten waren de opvarenden, die niet in het water hadden durven springen of te kooi lagen, met het schip in de diepte verdwenen.

De *Ary Scheffer* bleef tot 5 uur op de plaats des onheils liggen te midden van allerlei wrakhout, doch daar er niets meer te bespeuren viel van menschen die zich daaraan hadden weten vast te klemmen, werd de reis vervolgd en koers gezet naar Boulogne.

Te Boulogne, waar men op 24 Augustus te 10 uur voormiddag aankwam, werden de schipbreukelingen van de *Saint Pierre* geland; te 11.45 vervolgde de *Ary Scheffer* de reis naar Rotterdam, waar zij in den morgen van 25 Augustus aankwam.

Den 26sten Augustus werd door de bemanning te Rotterdam scheepsverklaring afgelegd. Denzelfden dag stelde de inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district een voorloopig onderzoek in naar de hiervoren beschreven scheepsramp.

Op het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 29 Augustus 1910, besliste eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 1 September, dat een nader onderzoek zou worden gehouden, hetwelk de raad in zijne openbare zitting van 6 September aanving en beëindigde.

Volgens van den consul der Nederlanden te Boulogne ingekomen bericht, heeft de bemanning van de *Saint Pierre*, voor zooverre zij gered werd, geene scheepsverklaring afgelegd.

De gezagvoerder der *Ary Scheffer* heeft bij zijn verhoor den raad inzage gegeven van eene verklaring van een tweetal overlevenden van de bemanning der *Saint Pierre* van den volgenden inhoud:

Mercredi le 24 Aôut 1910.

,,Nous soussignés, les hommes de l'équipage du vapeur cordier *St. Pierre* 2801 du port de Boulogne, déclarons avoir eu la dernière corde à bord a $2\frac{3}{4}$ avoir travaillé pendant une $\frac{1}{2}$ heure le poisson et fait route depuis ce temps avec un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière, avoir aperçu le feu du bâteau à vapeur quelques minutes avant la collision par un temps sombre et pluvieux. Tourné le gouvernail sur tribord pour éviter le vapeur pour nous mettre dans la même position mais trop tard.

Le bateau marchait à une vitesse moyenne de 6 milles a $6\frac{1}{2}$.

Le mécanicien
(*signé*) J. B............ (onleesbaar)
,, LOBER MARIUS,
matelot au gouvernail."

In 's raads zitting van 6 September 1910 werden achtereenvolgens ter zake van het vorenomschreven ongeval als

getuigen gehoord de gezagvoerder S. Schol, de bootsman L. Barendrecht, de roerganger L. W. van Schaik en de uitkijk A. van Gemmingen.

Op grond van hunne getuigenissen, aangevuld door de schriftelijke verklaring van 2 der overlevenden der *Saint Pierre*, moet als vaststaande worden aangenomen, dat laatstgenoemd schip in den nacht van 24 Augustus 1910 te ongeveer 3 uur in strijd met de artt. 9 en 2 der bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, heeft gevoerd 2 witte lichten, waarvan 1 vóór en 1 achter den mast op geringe hoogte van het dek in stede van een wit toplicht eene groene stuurboords- en eene roode bakboordslantaarn, terwijl het stoomschip *Ary Scheffer* de voor varende stoomschepen voorgeschreven lichten helder brandende had.

Uit de omstandigheid, dat aan boord van de *Saint Pierre* de lichten der *Ary Scheffer* eerst enkele minuten vóór de aanvaring werden gezien, terwijl aan boord van laatstgemeld schip de lichten van het tegenkoersende vaartuig reeds 20 minuten waren gadegeslagen, moet, in aanmerking genomen, dat het vurenzicht goed was, worden opgemaakt, dat aan boord van de *Saint Pierre* geene, of hoogst onvoldoende uitkijk is gehouden.

Dit vermoeden vindt steun in het feit, dat op de *Saint Pierre* eerst bakboord en daarna weder stuurboordroer gegeven is, blijkbaar door iemand die plotseling werd opgeschrikt door gevaar voor aanvaring.

Wanneer de *Saint Pierre* hare koers vervolgd had, waren de schepen elkaar rood op rood gepasseerd.

De raad vindt in het gebeurde geene aanleiding de bemanning van de *Ary Scheffer* te laken; hij wijt het ongeval aan het feit, dat aan boord van de *Saint Pierre* geen behoorlijke lichten werden gevoerd, noch ook voldoende uitkijk werd gehouden.

Nochtans komt het hem voor, dat het alleszins aanbeveling verdiend had aan boord van de *Ary Scheffer* een attentie-sein te geven, toen men gewaar werd, dat het tegenkomende schip niet de voorgeschreven lichten voerde, en vermoed moest worden, dat men met een roekeloozen of onnadenkenden schipper te doen had.

Ook was de bootsman L. Barendrecht, toen hij voor de *Saint Pierre* naar stuurboord uitweek, verplicht geweest een stoot op de fluit te geven.

De gezagvoerder heeft het niet geven van die beide seinen verklaard door zijn verbod aan zijn onderhebbenden, zich van die seinen tegenover visscherlieden te bedienen, en als reden

daarvoor aangevoerd, dat zij de visschers maar in de war brengen.

De raad is van oordeel, dat in een bepaald geval het nalaten van een voorgeschreven sein verdedigbaar kan zijn en steun vinden kan in art. 27 der bepalingen tot voorkoming van aanvaring op zee, doch dat een algemeen gebod des gezagvoerders om voorgeschreven seinen na te laten is af te keuren en handhaving daarvan, zoowel voor hen zelven als zijne ondergeschikten, bedenkelijke gevolgen zal kunnen hebben.

Aldus gedaan op 8 September 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den voorzitter op 16 September 1910.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, E. Deddes.
,, van Rijn.
,, J. Luytjes.
,, C. L. J. Kotting.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
C. Henny.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 18 October 1910, nº. 243.

Nº. 45.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring op 12 Augustus 1910 tusschen het stoomschip *Hollandia* en het stoomschip *Sparta*.

Op 12 Augustus 1910, des morgens te ongeveer kwartier over vijven, heeft eene aanvaring plaats gehad in het Engelsche Kanaal tusschen het stoomschip *Hollandia* en het stoomschip *Sparta*.

Het dubbelschroefstoomschip *Hollandia* behoort thuis te Amsterdam en voert de Nederlandsche vlag; het behoort aan de naamlooze vennootschap Koninklijke Hollandsche Lloyd, gevestigd te Amsterdam, meet bruto 7291, netto 4603 R. T., en werd in 1909 te Glasgow gebouwd. Het schip stond onder bevel van kapitein J. Schottee de Vries en had, met bestemming naar verschillende Zuid-Amerikaansche havens, op 10 Augustus 1910, behoorlijk bemand en uitgerust en beladen met stukgoederen, de haven van Amsterdam verlaten.

Het enkelschroefstoomschip *Sparta* behoort thuis te Hambug en voert de Duitsche vlag; het behoort aan de Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien-Gesellschaft, gevestigd te Hamburg, meet bruto 2819, netto 1744 R. T., en werd in 1899 te Stockton gebouwd. Het schip stond onder bevel van kapitein Julius Stutt, was op de thuisreis van eene reis naar verschillende havens in de Perzische Golf en had op 2 Augustus 1910 Malta aangedaan.

Beide schepen hebben bij die aanvaring belangrijke schade opgeloopen en waren genoodzaakt eene noodhaven op te zoeken. De *Hollandia* viel op 13 Augustus te Southampton, de *Sparta* op 12 Augustus te Portland binnen.

In de noodhavens werd door de bemanning van de beide schepen scheepsverklaring afgelegd. Op 10 September werd

door de bemanning van de *Sparta* voor het Amtsgericht te Hamburg de scheepsverklaring afgelegd, voorgeschreven bij § 522 van het Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch.

Nadat de *Hollandia* hare schade te Southampton had hersteld, vertrok zij naar Amsterdam, waar zij op 3 September 1910 binnenkwam.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district werd op 7 September een voorloopig onderzoek ingesteld naar de scheepsramp aan de *Hollandia* overkomen. Naar aanleiding daarvan deed de hoofdinspecteur voor de scheepvaart het voorstel, dat de Raad voor de Scheepvaart een onderzoek zou instellen, waartoe eene commissie uit zijn midden op 16 September het besluit nam.

Dit onderzoek werd aangevangen en beëindigd in 's raads openbare vergadering van 23 September 1910.

In die zitting verscheen voor den raad de heer Frans Hoynck van Papendrecht, behoorlijk gemachtigd door de reederij van de *Sparta*, namens wie hij verzocht, dat de raad ook eenige leden van de bemanning der *Sparta* zou hooren, welke echter varende waren, waarom zij uitstel van de behandeling zou wenschen tot ongeveer midden December.

Na de na te noemen bescheiden geraadpleegd en de gedagvaarde getuigen gehoord te hebben, sprak de raad bij monde van den voorzitter als zijne meening uit, dat daartoe geene termen aanwezig waren.

Bij het onderzoek raadpleegde de raad de navolgende bescheiden:

1. het scheepsjournaal van de *Hollandia;*
2. het machinekamerjournaal der *Hollandia;*
3. het uittreksel uit het scheepsjournaal van de *Sparta,* gelijk dat is vervat in de voor het Amtsgericht afgelegde verklaring;
4. de scheepsverklaring der *Hollandia;*
5. de scheepsverklaring der *Sparta;*

de verklaringen afgelegd voor den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district, H. Sluiter, door:

6. Johan Dirk van der Mast, 1ste-officier;
7. Jan Bouman, 1ste-machinist;
8. Gerardus Antonius van der Eerden, 3de-machinist;
9. Ferdinand Weber, 4de-machinist;
10. Pieter Harringa, kwartiermeester;
11. Cornelis Groendijk, matroos,

allen dienende aan boord van de *Hollandia;*

de verklaringen, afgelegd voor den vrederechter, vice-consul van het Duitsche Rijk te Weymouth, Thos. J. Temple-

man, door:

12. Julius Stutt, gezagvoerder;
13. Otto Menz, 1ste-stuurman;
14. Ernst Gustav Reinhard Hannemann, 3de-machinist;
15. Josef Hurr, matroos,

allen dienende aan boord der *Sparta*,
terwijl als getuigen werden gehoord Jan Schottee de Vries, gezagvoerder der *Hollandia*, Cornelis van den Bergh, eerste-stuurman, en Sybren Leijenaar, kwartiermeester aan boord van laatstgenoemd schip.

Uit het onderzoek is het volgende gebleken.

De *Hollandia* heeft op 10 Augustus te 12 uur Amsterdam, ruim 5 uur IJmuiden verlaten. 's Anderen daags werd eerst Dover, daarna Boulogne aangedaan, alwaar men te 4 uur de reede verliet, koers stellende naar het lichtschip *Royal Sovereign*.

Het schip liep een 14′ vaart. Men stuurde na het passeeren van den *Royal Sovereign* te 7.25 n.m. W.Z.W. $^1/_8$ W. r/w., welke koers tusschen half elf en elf uur gewijzigd werd tot W.Z.W. $^3/_8$ W. r/w.

De wind gedurende de eerste wacht W. t. Z., liep op de hondenwacht een streek zuidelijker. De zee was kalm.

De platvoet en de dagwacht wordt gedaan door den eerste-stuurman, de eerste wacht en de voormiddagwacht door den derde-stuurman, de hondenwacht en de achtermiddagwacht door den tweede-stuurman.

De gezagvoerder is tot na middernacht op de brug gebleven en heeft den toen wachthebbenden tweede-stuurman last gegeven den eerste-stuurman mede te deelen, dat, wanneer hij het vuur van de Kiskassen (les Casquets) niet zag, op de gestelde koers door te gaan tot half zes, wanneer dat echter wel zichtbaar was en zoodra hij het dwars had, koers te veranderen om Heizand (Ouessant) op 6′ te passeeren.

Deze order is door den tweede-stuurman aan den eerste overgebracht, toen laatstgenoemde te 4 uur v.m. op de brug kwam, en is opgevolgd.

Te 4.45 v.m. had men de Kiskassen dwars, waarop de koers gesteld is op Z.W. $^7/_8$ W. r/w.

Met den eerste-stuurman, C. van den Bergh, deed wacht de 4de-stuurman J. D. van der Maat.

Vier kwartiermeesters wisselen elkaar op de brug af, met dien verstande, dat zij twee aan twee wacht doen en uur om uur roert hebben.

Te 5 uur wordt het heiig en wordt de eerste-stuurman een mistbank gewaar, waarom naar de machinekamer getelegra-

pheerd wordt, dat hoogstwaarschijnlijk langzaam gedraaid zal moeten worden.

Het is inmiddels dag geworden en te 4.30 is de uitkijk op den bak weggezonden.

Te 5.5 is het dik van mist.

De algemeene order van den gezagvoerder luidt, dat de wachthebbende stuurman den gezagvoerder moet waarschuwen, wanneer er iets bijzonders op de wacht voorvalt, met name, wanneer het dik van mist is.

Getuige van den Bergh doet dan ook den gezagvoerder, die in zijne hut, onder de brug, slaapt, door den 4de-stuurman wekken, en zet de telegraaf op ,,zeer langzaam''.

Op de brug is een toestel waarmede automatisch het mistsignaal voor varende schepen, 1 stoot op de fluit, om de 75″ kan worden gegeven, en dit wordt in werking gesteld.

Dan hoort de stuurman het mistsignaal van een tegenligger, waarop hij onmiddellijk voor beide machines ,,stop'' commandeert.

Een oogenblik later komt de gezagvoerder op de brug; hij heeft bij het openen van de deur van zijne hut een mistsignaal gehoord, vraagt den eerste-stuurman vanwaar het geluid komt en stelt dan de telegraaf op ,,volle kracht achteruit''.

Wanneer hij ziet, dat de vaart uit het schip is, commandeert hij naar de machinekamer ,,stop''.

Alsnu wordt om een kwartiermeester gefloten, die last krijgt den bootsman te zeggen, dat er een man op uitkijk op den bak moet, het automatisch fluitsignaal wordt afgesteld en de 4de-stuurman geeft dan om de twee minuten twee stooten op de stoomfluit, het signaal voor gestopt liggende en geen vaart loopende schepen.

Steeds hoort men het mistsignaal van den tegenligger, doch niet meer aan bakboord, doch recht vooruit.

Wanneer het schip 5 à 6 minuten stil gelegen heeft — men heeft driemaal 2 stooten gegeven — doemt eensklaps, een halve streek aan stuurboord vooruit, een witte streep uit den mist op, het boegwater van een varend schip.

Onmiddellijk doet de gezagvoerder ,,volle kracht achteruit'' slaan en 3 korte stooten op de fluit geven; de machines slaan dadelijk aan. Een ander schip loopt voor de *Hollandia* over, geeft ook 3 korte stooten, daarop een korte stoot, loopt dan tegen de *Hollandia* aan, sliert langs hare bakboordszijde en verdwijnt in den mist.

De uitkijk is even vóór de aanvaring op den bak gekomen; toen hij er kwam was de tegenligger al te zien.

Nauw is de aanvaring geschied, die geen hevigen schok veroorzaakte, of beide machines worden gestopt op order van de brug.

Men blijft gestopt liggen, peilt tanks en ruimen en bemerkt, dat het schip water maakt; de voorsteven blijkt ingedrukt, twee buitenhuidsplaten zijn gescheurd.

Na gehouden scheepsraad wordt besloten naar Amsterdam terug te keeren, doch een ter hoogte van Dungeness ontvangen Marconigram behelst den last der reederij om Southampton te beloopen.

Deze omschrijving van het ongeval is ontleend aan journaal en scheepsverklaring der *Hollandia*, aan de verklaringen van van der Maat, Bouman, van der Eerden, Weber, Harringa en Groendijk en aan de getuigenissen der ter zitting van den raad gehoorde getuigen.

Geheel daarmede in overeenstemming is het machinekamerjournaal. Dit vermeldt:

5.— gewaarschuwd wegens mist;
5.5 zeer langzaam;
5.8 stop;
5.10 volle kracht achteruit;
5.14 stop;
5.20 volle kracht achteruit;
5.23 een schok wordt waargenomen;
5.25 stop.

De scheepsverklaring door de bemanning der *Sparta* op 10 September 1910 te Hamburg afgelegd, behelst een uittreksel van het journaal, waarin het volgende voorkomt:

,,Wij passeerden Gibraltar op 7 Augustus. Van hier tot Ouessant hadden wij matige westelijke winden bij hooge westelijke deining, waarin het schip nu en dan hevig slingerde. Ouessant werd op 11 Augustus in den namiddag gepasseerd. Op 12 Augustus te 2.50 's morgens passeerden wij het vuur van Hanois op 16½ mijl afstand, peilden te 3.40 les Casquets aan de kim. Te 4.55 begonnen lichte nevelvlagen over het schip te trekken, wij stelden de telegraaf op ,,Achtung'' en gaven mistseinen volgens voorschrift. Het gezicht werd hoe langer hoe slechter en om 5.7 zetten wij de telegraaf op ,,Halt'' om de vaart uit het schip te krijgen. Bijna gelijktijdig hoorden wij aan bakboord vooruit het mistsein van een stoomschip, dat wij vóór dien tijd niet gehoord hadden.

Te 5.11 zagen wij op 3 tot 4 streek over bakboord vooruit een tegenkoersend stoomschip en daar wij dat schip goed

zien konden, gaven wij bij herhaling een korte stoot met de fluit en legden het roer hard stuurboord.

Toen aanvaring onvermijdelijk was, gaven wij „volle kracht achteruit'', dit door 3 stooten kenbaar makend.

Te 5.12 volgde de aanvaring.

De *Sparta* werd aan B.B.zijde vóór den grooten mast, bij luik 3, door den boeg der *Hollandia* geraakt. Wij stopten de machine en deden de schotten dicht. Alle hens werden aan dek geroepen en bevolen de zwemvesten aan te doen, de reddingsbooten werden buiten boord gedraaid en op het meetdek neergelaten. Wij peilden de ruimten en stelden vast, dat het schip veel water maakte.

Wij hielden scheepsraad en besloten zoo snel mogelijk de naastbijzijnde haven te beloopen, om schip, lading en menschenlevens te redden.

Daar een langer vertoeven op de plaats des onheils voor het schip bedenkelijke gevolgen zou kunnen hebben en wij geen noodsignalen van de *Hollandia* hoorden, zetten wij de reis te 5.37 voort.''

Daaraan is door den gezagvoerder, Julius Stutt, toegevoegd, dat hij tijdens de aanvaring met den eerste-stuurman op de brug was, waar de matroos Kurr aan het roer stond. De matroos Wolfgramm stond op uitkijk op den bak. De rechtwijzende koers van het schip was N. 65° O.

De tegenligger liep niet weinig vaart, zeggen zij. Het sein der *Sparta* zou door de *Hollandia* tweemaal met 2 korte stooten en kort daarop met 1 stoot beantwoord zijn.

De machinist Hannemann, die de wacht in de machinekamer had, legde voor den vice-consul te Weymouth de verklaring af, dat hij de volgende orders met de telegraaf ontving:

4.55 attentie;
5.7 stop;
5.11 volle kracht achteruit;
512. (na den stoot) stop.

Opmerking verdient, dat de verklaringen van gezagvoerder, eerste-stuurman en roerganger voor den vice-consul afgelegd, niet gewagen van „vaart-loopen'' van de *Hollandia* en niet van het vernemen van eenig ander sein van de *Hollandia* dan 2 korte stooten op de stoomfluit.

De raad is van oordeel, dat de bescheiden en de getuigenissen waarvan hiervoren de hoofdinhoud is wedergegeven, voldoende zijn om een oordeel over het ongeval te rechtvaardigen.

Er bestaat een tijdverschil van 11 minuten in de opgave

van het oogenblik der aanvaring van de zijde der *Hollandia* en van die der *Sparta* gegeven, doch in aanmerking nemende, dat de *Sparta* eene oostelijken koers volgde en sedert het vorige middagbestek ongeveer 3½ graad oostelijker gekomen was en dat de *Hollandia* in westelijke richting ging en te 4 uur n.m. den waren tijd had bepaald, is het verschil in tijdopgave te verklaren.

De slotsom van het onderzoek van den raad is, dat beide schepen schuld hebben aan de aanvaring.

Art. 29 van de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee stelt den gezagvoerder aansprakelijk voor de gevolgen, welke mochten voortvloeien uit nalatigheid in het voeren van lichten, het geven van seinen en het houden van goeden uitkijk, en het is de goede uitkijk die aan boord der *Hollandia* heeft ontbroken.

Het is dringend noodzakelijk, dat op een schip van de afmetingen der *Hollandia*, waar de commandobrug 120′, dat is ruim 36 Meter van den voorsteven, verwijderd is, bij mist, nevelachtig weder, sneeuwjacht, zwaren regen of andere omstandigheden, die het uitzicht van de brug belemmeren, één uitkijk, desnoods meer dan één op den bak sta.

Toen stuurman van den Bergh te 5.8 de machines deed stoppen, de automatische stoomfluit in werking stelde en den gezagvoerder deed wekken, had hij moeten bedenken, dat de uitkijk op den bak om half vijf was weggezonden en dadelijk een man op den bak moest worden geplaatst. Dit heeft hij niet bedacht. En toen de gezagvoerder, die te 5.10 het commando op de brug overnam en te recht order gaf, dat op den bak uitkijk zou worden gehouden, had hij zich dienen te vergewissen, dat die order onmiddellijk werd uitgevoerd. Dit heeft hij niet gedaan.

Groendijk, de matroos die van den bootsman den last kreeg op uitkijk te gaan, verklaart, dat, toen hij op den bak kwam, de *Sparta* reeds vlak bij was; hij had — bezig met dekwasschen toen hij de order kreeg — eerst schoenen en kousen aangetrokken.

Twaalf tot 13 minuten zijn verloopen tusschen de order van den gezagvoerder en de uitvoering daarvan; ongeveer een kwartier was de *Hollandia* bij dikken mist zonder goeden uitkijk.

Bij goeden uitkijk had de *Hollandia* eerder kunnen achteruit slaan en was de mogelijkheid de aanvaring te voorkomen vergroot.

De raad neemt aan, dat zij vóór de aanvaring 6 minuten

gestopt lag en regelmatig 2 lange stooten met de fluit heeft gegeven.

Maar de gezagvoerder van de *Sparta* gaat ook niet vrij uit.

Toen de mist kwam opzetten, had hij de vaart van het schip behooren te verminderen. Toen hij het mistsignaal van een tegenkoersend stoomschip vooruit aan bakboord waarnam, en de positie van dat schip door den dikken mist niet gezien kon worden, diende hij zich te gedragen naar het voorschrift van art. 16, d.i. de machine te stoppen en voorzichtig te manoeuvreeren.

Art. 29 verklaart dat voorzichtig manoeuvreeren nader, en schrijft voor: het nemen van die maatregelen van voorzorg, welke, volgens het gewone zeemansgebruik, of naar aanleiding van bijzondere omstandigheden, behooren genomen te worden.

Tot die maatregelen rekent de raad de zorg, dat de vaart uit het schip komt, stoppen èn achteruitslaan van de machine.

De gezagvoerder der *Sparta* heeft de machine gestopt te 5.7.

Het ware voorzichtig geweest onmiddellijk daarna achteruit te slaan, plicht dat te doen, wanneer de tegenligger het sein voor vaartloopende schepen hadde gegeven, om de overgroote kans van aanvaring die dan bestaan had.

Dit is niet geschied; te 5.11 liep de *Sparta* nog vaart — volgens hare bemanning eene matige — daarna is zelfs nog roer gegeven om vóór de *Hollandia* over te loopen.

Noch uit de te Weymouth afgelegde verklaringen van gezagvoerder, stuurman en roerganger, noch uit de scheepsverklaring te Hamburg gedaan, blijkt of, toen men voor het eerst het mistsein van een tegenligger hoorde, men het sein van een varend of een stilliggend schip heeft waargenomen.

Maar de scheepsverklaring vermeldt wèl, dat tweemaal het sein der *Sparta* met 2 korte stooten is beantwoord.

De raad neemt aan, dat de *Sparta*, omdat zij door de gehoorde seinen wist dat de tegenligger gestopt lag, niet dadelijk te 5.7 achteruit heeft geslagen en gemeend heeft daarom met verminderde vaart te kunnen doorloopen, en eerst na het ongeval den schijn aangenomen heeft als hadde zij het signaal der *Hollandia* begrepen als: „ik wijk naar bakboord uit''.

Dán is hare manoeuvre verklaarbaar, alleen dán kenmerkt zij zich niet door roekeloosheid.

Maar dan is ook de te Weymouth niet, te Hamburg wèl verkondigde meening van de op de wacht zijnde officieren, dat de *Hollandia* niet geringe vaart liep, een verzinsel.

De raad erkent de bevoegdheid van de *Sparta* om na het vernemen van het twee-stoots fluitsein met matige vaart verder te stoomen, maar is van meening, dat de vaart van een schip, varende bij dikken mist, als in het onderhavig geval, dàn alleen matig is te noemen, wanneer bij het in het gezicht komen van een ander schip tijd en plaats tot uitwijken overblijft.

De *Sparta* heeft niet voor de stilliggende *Hollandia* kunnen uitwijken, derhalve heeft zij te veel vaart geloopen.

De gezagvoerder der *Sparta* heeft verklaard: ,,Als die Kollision unvermeidlich wurde, gaben ,,Volle Kraft rückwärts''.'' Hij had dit commando dienen te geven, toen de aanvaring te vermijden was, en is daartoe 5 minuten vóór de aanvaring in de gelegenheid geweest.

Het te laat geven van dit commando, in verband met de vaart van het schip, levert de schuld der *Sparta* aan de aanvaring op.

Aldus gedaan op 23 September 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, H. C. Haacke, leden, H. de Booy, F. T. Schneyder, plaatsvervangende leden, C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken bij monde van den voorzitter op 27 September 1910, zijnde deze uitspraak niet geteekend door het buitengewoon lid E. Deddes, die door afwezigheid daartoe is verhinderd.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, F. T. SCHNEYDER.
,, H. DE BOOY.
,, C. HENNY.
,, H. C. HAACKE.
,, VAN RIJN.

Voor eensluidend afschrift·
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 18 October 1910, nº. 243.

Nº. 46.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende de scheepsramp op 3 September 1910 overkomen aan het stoomschip *Farmsum*.

Het Nederlandsche stoomschip *Farmsum*, toebehoorende aan de Stoomvaart Maatschappij „Oostzee", gevestigd te Amsterdam, gezagvoerder Wiebrandus Duit, vertrok op 23 Augustus 1910 des avonds te 7 uur met eene lading balken van Archangel naar Westzaan.

Het schip werd in 1902 onder Lloyd's toezicht te Amsterdam door de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij gebouwd en meet bruto 2544, netto 1597 R.T.; bij den bouw is er mede rekening gehouden, dat het in hoofdzaak zou worden bestemd voor de houtvaart.

De scheepvaartinspectie heeft voor dit schip een certificaat van deugdelijkheid afgegeven; ook is het voorzien van een certificaat voor de houtvaart, waarom de gezagvoerder bevoegd is hout als deklading te vervoeren van meer dan 5 % van het draagvermogen van het schip.

Van de lading, bestaande uit 10567 Noorsche kapbalken, was ongeveer een derde gedeelte aan dek geladen. Met deze lading had het schip nog meer dan voldoende uitwatering, zulks met het oog op de baar voor de baai van Archangel, waar slechts een maximum van 19′ 6″ water staat. De ruimlading was behoorlijk gestuwd en gegarneerd door Russisch werkvolk, dat gewend is hout te stuwen.

Wat de deklast aangaat, deze was tegen overgaan door sjorrings en stutten beveiligd.

De 5′ hooge verschansing is beschermd door stutbalken van 22′ lengte bij 12″ middellijn, welke op 10′ afstands van elkander staan in aan het dek vastgeklonken ijzeren potten. Zij worden weder aan de reeling vastgesjord. Op het achter-

dek waren de eerste deklastsjorrings aangebracht ongeveer 9′ boven het dek, de bovensjorrings over den deklast op 17′ boven dek. Alle sjorrings waren van staaldraad en worden door spanschroeven aangetrokken. Op het voordek lag de eerste sjorring op ongeveer 12′ hoogte, de bovensjorring, op 17′ hoogte.

Van de brug af was over den deklast heen de geheele bak te zien, de ingang tot de logiezen was voldoende vrij gehouden.

De ballasttanks I en II worden door middenschotten in tweeën gescheiden, in de tanks III en IV bevinden zich geene middenschotten.

Tank I en II waren aan bakboordzijde vol, de machinekamertank daarentegen aan stuurboordszijde, tank III was vol, tank IV en de achterpiektank waren ledig.

Aldus beladen en geballast helde het schip bij vertrek 1° naar stuurboord over; het evenwicht van het schip wordt tijdens de belading herhaaldelijk gecontroleerd.

Zonder dat iets belangrijks voorviel, vervolgde het schip de reis tot 3 September. Het middagbestek wees als plaats waar het zich bevond 56° 15′ N.B. 4° 58′ O.L. Op het middaguur was het buiig weder, N.W. wind, windkracht 5.

Gaandeweg wakkerde de wind aan en nam de zee toe, en het schip werkte hevig.

Des avonds te 10.40, naar gissing ter hoogte van Doggersbank, kreeg men een zwaren breker over, die den achterdeklast loswerkte en voor een gedeelte over boord sloeg; de druk van de lading op het want had tevens ten gevolge, dat de groote mast afbrak, die aan bakboordszijde hangen bleef en voortdurend tegen het schip stootte.

De machine stond een oogenblik stil en daar de buiten boord hangende mast groot gevaar deed ontstaan, wilde de gezagvoerder het schip met den kop op zee leggen en de machine stoppen. Toen het schip dwarszee kwam te liggen, kreeg het weder hevige zeeën over, met het gevolg, dat de voordeklast overging en ook de fokkemast afbrak en aan bakboordszijde aan het tuig bleef hangen.

Bevreesd, dat de losgewerkte balken de bemanning zouden kunnen treffen, gelastte de gezagvoerder hen die op den bak of in de midscheeps waren, te blijven waar zij waren. Twee roode lantaarns werden geheschen, men bleef gestopt liggen en zoo werd de dageraad afgewacht.

Tegen 4 uur v.m. begon de zee af te nemen en bleek het mogelijk eene poging te doen zich van de over boord hangende masten te bevrijden; het lijwant van den grooten mast werd

gekapt en door middel van het gangspil werd de fokkemast afgetrokken.

Daarop werd de deklading zoo goed mogelijk terecht gemaakt en de reis vervolgd.

De pompen waren geregeld gepeild, doch het schip maakte geen water.

In den vroegen morgen van Maandag 5 September kwam de *Farmsum* te IJmuiden binnen; des morgens te half negen had zij het doel harer reis, Westzaan, bereikt.

's Anderen daags werd voor den kantonrechter te Zaandam scheepsverklaring afgelegd; op 12 September 1910 had een voorloopig onderzoek plaats naar de oorzaken van het ongeval door den inspecteur voor de scheepvaart te Amsterdam.

Op het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, dd. 10 September 1910, besliste ééne commissie uit den Raad voor de Scheepvaart een onderzoek in te stellen naar de voren omschreven scheepsramp, hetwelk op 20 September 1910 werd aangevangen en beëindigd.

In 's raads evengenoemde openbare vergadering werd kennis genomen van het journaal en de scheepsverklaring, en werden als getuigen gehoord de gezagvoerder Wiebrandus Duit en de eerste-stuurman Cornelis Zeylemaker; aan die bescheiden en getuigenissen is het voorafgaande overzicht van het ongeval ontleend.

De raad heeft door het hem ingesteld onderzoek de overtuiging gekregen, dat de gezagvoerder aan de stuwage van de lading met name van de deklading de noodige aandacht heeft gewijd en oordeelkundige maatregelen heeft genomen, opdat zijn schip met een 17 voet hoogen deklast niet te rank en niet te stijf werd. Ook valt op zijne wijze van navigatie geen aanmerking te maken en heeft hij tijdens en na het ongeval voldoende zeemanschap aan den dag gelegd.

Het wil hem echter voorkomen, dat, wanneer het vaststellen van de hoogte eener deklading hout aan reederij en gezagvoerder blijft overgelaten, niet alleen scheepsrampen als de onderwerpelijke zeer vaak zullen voorkomen, maar ook groot gevaar voor andere schepen ontstaat, die in aanraking kunnen komen met de over boord geslagen of geworpen balken, en dat het daarom aanbeveling verdient dat een preventief voorschrift worde gegeven.

Aldus gedaan op 20 September 1910, door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, leden, J. C. Brouwer, plaatsvervangend lid, C.

M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken bij monde van den voorzitter op 23 September 1910.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, C. HENNY.
,, VAN RIJN.
,, E. DEDDES.
,, J. S. BROUWER.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 23 en Maandag 24 October 1910. nº. 248.

Nº. 47.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de scheepsramp op 30 Mei 1910 overkomen aan het Nederlandsche tjalkschip *Neerlandia.*

Het te Veendam in 1909 gebouwde tjalkschip *Neerlandia*, voerende de Nederlandsche vlag en voorzien van een certificaat van zeewaardigheid voor de Wad-vaart, de Sond en de Belten, vertrok op 25 Mei 1910 met eene lading bestratingsblokjes van Neuhof bij Hamburg naar Kopenhagen.

Het schip heeft een draagvermogen van 140 000 K.G. en was beladen met 130 000 K.G. Het had bij die belading 27 c.M. uitwatering en stak gemiddeld 6 voet.

De bemanning bestond uit den schipper-eigenaar Jan Karssies, oud 29 jaar, den bestman Feike Pot, oud 21 jaar, en den 15-jarigen kok Albert Hoeve. De vrouw van den schipper was aan boord.

De schipper vaart ruim een jaar als zoodanig, heeft dienstdiploma doch geen zeevaartkundig onderwijs genoten.

Men zeilde de Elbe af tot Brunsbüttelkoog, passeerde het Kaiser-Wilhelmskanaal, ging door Langeland Belt, en tusschen de eilanden Vejro en Omo door het Smaalandsvaarwater naar de Sond.

Op 29 Mei, des nachts tegen 12 uur, werd ter reede van Kastrup geankerd, daar de schipper het gevaarlijk achtte bij nacht de reede van Kopenhagen te beloopen.

Den volgenden morgen woei er eene harde bries uit het Z. t. O., waarom de schipper het raadzaam achtte alleen de stagfok te voeren; te 6.30 ging men anker op.

De hoofdingang, tot de haven van Kopenhagen is het Kroondiep, doch kleine schepen kunnen zonder gevaar even benoorden het fort van Tre Kroner, een korteren weg nemen

over den noordelijksten uitlooper van de Revshalenbank, waar 2½ vadem minste water staat.

Schipper Karssies had dien weg reeds tweemaal gemaakt zonder dat eenig ongeval was voorgevallen, en meende in den bewusten morgen dat ook te kunnen doen, vermits andere kleine schepen en sleepbooten evenzoo deden, de wind te hevig was om meer zeil te voeren, en hij met weinig zeil en harde bries uit het Z. t. O. bezwaarlijk een Z.Z.W. koers zou kunnen volgen.

Voor den ingang van dit vaarwater werd het lood ter hand genomen en 2½ vadem water gelood. De beide groene wraktonnen hield men aan bakboordzijde.

Eensklaps stootte het schip op een hard voorwerp onder water, dat stooten herhaalde zich, en daarop bleef het schip geboeid zitten. Onmiddellijk werd de pomp gepeild en 3 duim water bevonden.

De pompen werden gereed gemaakt en men probeerde het schip lens te krijgen, doch te vergeefs. Ondanks het pompen bleef het water rijzen.

Daarop is de noodvlag geheschen, en werd den menschen op het fort toegeroepen, dat zij naar den wal om bijstand zouden telephoneeren.

Om 8 uur was het schip vastgeloopen en te 10 uur was eene sleepboot met pompers en duikers langszij.

Duikers hebben het gat in het schip gedicht en te 3 uur werd het afgesleept, waarna de reis naar Kopenhagen werd voortgezet, waar de schade is hersteld.

Het schip is na het ongeval geruimen tijd buitenslands gebleven. Zoodra het weder op Nederlandsch grondgebied was gekomen, 16 Augustus 1910, is door den inspecteur voor de scheepvaart in het 3de district een voorloopig onderzoek ingesteld.

In tegenstelling met het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, dd. 19 Augustus 1910, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 20 Augustus 1910 een onderzoek naar de voren omschreven scheepsramp in te stellen, hetwelk op 27 September 1910 werd aangevangen en beëindigd.

In 's raads op dien dag gehouden openbare vergadering werd kennis genomen van het scheepsjournaal der *Neerlandia* en werden overgelegd de zeemansgids en de kaart, die tijdens het ongeval aan boord waren. Schipper en bestman werden onder eede als getuigen gehoord en gaven ieder afzonderlijk doch in overeenstemming met elkander verslag van het gebeurde in voege als hiervoren omschreven.

Bij het verhoor is aanmerking gemaakt op des schippers verzuim om te Kopenhagen de buitengewone scheepsverklaring, als bedoeld in art. 383 W. v. K., voor den consul der Nederlanden af te leggen; hij is gewezen op de noodzakelijkheid om vóór het ondernemen van eene reis de „Berichten aan zeevarenden" te raadplegen, welke de door hem te bevaren wateren betreffen, en op het raadplegen van eene kaart op grooter bestek dan ter zitting werd voorgebracht.

De Raad heeft echter uit het onderzoek niet de overtuiging verkregen, dat het den schipper aan zeemanschap hapert. Ondanks de genomen voorzorgen is het schip door den harden wind uit den koers op een hard onder water liggend voorwerp gedreven. Schipper en bemanning hebben na het ongeval het noodige gedaan om schip en lading te behouden.

Aldus gedaan op 27 September 1910, door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, leden, F. C. Schneyder, plaatsvervangend lid, D. F. Rasker, J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken bij monde van den plaatsvervangend voorzitter op 6 October 1910.

(get.) Th. B. Pleyte.
„ W. Allirol.
„ J. Luytjes.
„ H. C. Haacke.
„ D. F. Rasker.
„ J. Mooi.
„ C. Henny.
„ F. T. Schneyder.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Nº. 48.

UITSPRAAK IN BEROEP van den Raad voor de Scheepvaart betreffende de inbeslagname van de sleepschepen *Rheinische Schiffahrts Gesellschaft nº. 18* en *Peter*.

Wij, voorzitter van den Raad voor de Scheepvaart, te Amsterdam;

herlezen het verzoekschrift, gedagteekend 18 Augustus 1910 van de te Duisburg (Ruhrort) gevestigde handelsvennootschap onder de firma Rheinische Schiffahrts Gesellschaft Janssen, Strijp & Arnold, blijkens daarop gestelde aanteekening op 19 Augustus 1910 bij 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, ingediend, in hoofdzaak houdende dat de gezegde handelsvennootschap komt in beroep tegen eene beslissing van den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, krachtens welke de aan haar toebehoorende sleepschepen *Rheinische Schiffahrts Gesellschaft nº. 18* en *Peter* te Vlissingen zijn aangehouden en van ons verlangt een bevel tot opheffing van de aanhouding der gemelde schepen en bevel, dat de schepen der requestrante bestemd voor Zeebrugge in den vervolge niet meer zullen worden aangehouden;

gezien onze beschikking van 19 Augustus 1910, waarbij de behandeling van het ingesteld beroep is bepaald op heden, des voormiddags te 9 uur in het hôtel „Zeeland" te Vlissingen, en de heeren H. C. Haacke, gewoon lid, en W. Sebbelee, plaatsvervangend buitengewoon lid van den Raad voor de Scheepvaart, zijn aangewezen als leden van den raad, die Wij daarbij zouden raadplegen;

gehoord 's raads secretaris, mededeelende, dat van dag en uur der behandeling van het beroep is kennis gegeven aan de appellante, aan den inspecteur voor de scheepvaart in het

tweede district, aan den hoofdinspecteur voor de scheepvaart en aan de bij onze beschikking van 19 Augustus 1910 aangewezen leden van den raad;

gelezen de verklaring van A. L. C. Dudok van Heel, Keizerlijk Duitsch consul te Vlissingen, gedagteekend 22 Augustus 1910, waarbij de heer L. Taat, Rijkshavenmeester te Vlissingen, door hem is aangewezen om de zaak met den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district te onderzoeken;

gelet op de omstandigheid, dat noch de inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, noch de hoofdinspecteur voor de scheepvaart te Vlissingen zijn of aldaar vertegenwoordigd zijn, en de zaak buiten hunne mondelinge toelichting, en zonder dat een onderzoek door den heer L. Taat met den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district is gehouden, zal moeten worden afgedaan;

gelezen het ons toegezonden rapport over de vaart met beladen Rijnschepen van Vlissingen over de Westerschelde naar Zeebrugge (zonder dagteekening) van den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, houdende, dat hij zoodanige schepen niet zeewaardig acht en gevaarlijk voor het leven der opvarenden en zulks op grond dat:

1. de groote lengte tegenover de holte geen voldoenden waarborg biedt tegen een sterk verband;

2. het langsverband onvoldoende is, waarvan doorbuiging het gevolg is. Bij gewonen zeegang werken reeds de luiken volgens de opvarenden;

3. de luiken te groot zijn en deze geen voldoende verband hebben om den slag van de zee te weerstaan;

4. de uitwatering gering is, waardoor de zee direct over het schip heenslaat;

5. het traject zelf bij eenigszins ruw weder direct eene moeilijke zee heeft;

gehoord den heer Leendert Taat, voornoemd, mededeelende, dat hij de ongunstige meening van den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, gelijk zij uit dat rapport blijkt, niet deelt;

gezien een gelegaliseerd uittreksel uit het handelsregister te Duisburg, afdeeling A, n°. 137, de dato 4 Augustus 1908, ten bewijze dat Rudolf Arnold, koopman, wonende te Duisburg, te rekenen van dien datum is opgetreden als beheerend vennoot der handelsvennootschap onder de firma Rheinische Schiffahrts Gesellschaft Janssen, Strijp & Arnold, gevestigd te Duisburg (Ruhrort), waaruit wij zijne bevoegdheid afleiden voor de appellante in en buiten rechte op te treden;

gehoord den heer Rudolf Arnold, koopman, wonende te Duisburg, optredende voor en namens zijne voormelde handelsvennootschap, mededeelende:

dat de *Deutsche Rheinschiffahrts Gesellschaft n°. 18* — voor den vervolge met *n°. 18* aan te duiden — en de *Peter* Dinsdag 16 Augustus te Vlissingen zijn aangekomen en Woensdag 17 Augustus de reis naar Zeebrugge zouden vervolgen, waarvoor de gelegenheid gunstig was, doch Woensdagmorgen zijn aangehouden;

dat het bericht van aanhouding aan de reederij op 17 Augustus 1910 is verzonden, maar doordat het verkeerd geadresseerd was, eerst 19 Augustus in hun bezit kwam, en dat het bericht aan den schipper eerst 19 Augustus is verzonden en hem den 20sten heeft bereikt;

dat de aanhouding van de *Peter* Vrijdag 19 Augustus is opgeheven, weshalve hij het ten aanzien van dat schip ingesteld beroep intrekt, doch op en sedert dien dag voor dat schip geene gelegenheid heeft bestaan de reis te vervolgen;

dat de *n°. 18* is een Rijnschip, thuisbehoorende en ingeschreven te Duisburg, voerende de Pruissische vlag, gebouwd in 1908 bij van Vliet & Co. te Hardinxveld, gevoerd door den gepatenteerden schipper Joost Schreuders, geclasseerd als A I G R en thans beladen met 1550 ton kolengruis;

dat de *n°. 18* en een elftal zusterschepen gebezigd worden voor vervoer van kolengruis van Duisburg naar Zeebrugge, hetwelk geschiedt langs den Rijn, de Waal en de Merwede tot Dordrecht, vanwaar door de Zuidhollandsche en Zeeuwsche stroomen wordt gevaren naar het Veere-gat en door het kanaal door Walcheren naar Vlissingen;

dat te Vlissingen eene krachtige sleepboot gereed ligt om de schepen over de Westerschelde te slepen naar Nieuwesluis en vandaar over zee, binnen de tonnen naar Zeebrugge, een tocht die echter niet ondernomen wordt bij Noordelijken of Westelijken wind, doch alleen bij Zuidelijke of Oostelijke winden, wanneer de zee geheel kalm is en bij ebgetij, zoodat de schepen in ongeveer 2 uur van Vlissingen te Zeebrugge zijn;

dat het vervoer geschiedt ter uitvoering van eene in 1908 aangegane overeenkomst en de reederij alvorens deze te sluiten met de experts bij de Rijnscheepvaart en hare assuradeuren is te rade gegaan;

dat de eersten tegen het voorgenomen vervoer geene bezwaren maakten en de Deutsche Transport Versicherungsgesellschaft casco en lading verzekerd heeft en nog verzekert,

onder voorwaarde nochtans, dat het vervoer over zee slechts bij goed weder geschiede en onlangs zelfs in vermindering der premie heeft toegestemd, en dat op de 405 reizen die gemaakt zijn met beladen schepen en even zoovele reizen met ledige schepen nimmer eenig ongeluk gedurende de vaart Vlissingen—Zeebrugge heeft plaats gevonden;

gehoord de persoon van Johannes Cornelis Strijp, reeder te Rotterdam, Hermann Bäcker, oud-Rijnvaartschipper te Duisburg; Peter Jansen, walkapitein te Dordrecht; Adrianus Cornelis Prins, werktuigkundige te Rotterdam, en Bernard van Ooijen, scheepsbouwmeester te Rotterdam, welke ieder voor zich maar in overeenstemming met elkander de verklaringen van Rudolf Arnold, voornoemd, bevestigd en voor zooveel noodig toegelicht en aangevuld hebben;

gehoord den persoon van Cornelis Bartholomeus Monen, schipper van de sleepboot *Rheinische Dampschiffahrts Gesellschaft n°. I*, als zoodanig gepatenteerd, mededeelende, dat hij 600 à 700 maal den afstand Vlissingen—Zeebrugge met een sleep Rijnschepen dezer reederij bevaren heeft, dat hij zeer nadrukkelijk opdracht van de reederij heeft gekregen om slechts bij goed weder uit te gaan, dat sluit in alleen bij Zuidelijken en Oostelijken wind en bij ebgetij, dat nimmer eenig ongeval is geschied en dat hij steeds koers stellende op het licht van Nieuwesluis de Schelde oversteekt en dan in peiling van de kerk van Kadzand binnen de brulboeien n°. 8 en n°. 2 over den Appelzak, bezuiden de roode ton van Knocke op Zeebrugge aanstuurt, dat zijn schip bemand is met 5 man en hij 13 zwemvesten aan boord heeft, die hij op aanvraag aan de opvarenden der Rijnaken verstrekt, dat hij een zeewaardige boot heeft en eenige reddingsboeien, doch dat die reddingsmiddelen nimmer dienst hebben behoeven te doen, daar op al die reizen zonder eenig ongeval is gevaren;

gehoord den persoon van Joost Schreuders, schipper van de *no. 18*, als Rijnvaartschipper gepatenteerd, thans op zijne 38ste reis van Vlissingen naar Zeebrugge; Johan Witjes, schipper van de *Peter*, als Rijnvaartschipper gepatenteerd, naar gissing op zijn 24ste reis, Pieter Johannes van Keulen, schipper van de *no. 8*, als Rijnvaartschipper gepatenteerd, allen bevestigende de verklaring van schipper Monen betreffende den over zee gevolgden weg en verklarende, dat alleen bij goed weder wordt gevaren en dat de reederij hun de bevoegdheid heeft verleend niet te vertrekken wanneer zij in strijd met het oordeel van schipper Monen de gelegenheid niet gunstig achten;

gehoord de personen van Egbert Boonstra, stuurman op de sleepboot *Rheinschiffahrts Gesellschaft n°. 1*, Stephanus Johannes Witjes, knecht op de *Peter*, en Pieter van den Hoof, knecht op de *n°. 18*, allen bevestigende de verklaringen door hunne schippers afgelegd;

geraadpleegd de heeren H. C. Haacke, lid van den Raad voor de Scheepvaart, en W. Sebbelee, buitengewoon plaatsvervangend lid van dien raad;

overwegende, dat ons door onderzoek is gebleken dat het te Vlissingen op 17 Augustus 1910 door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district aangehouden schip *Rheinische Schiffahrts Gesellschaft n°. 18*, toebehoorende aan de appellante, is een Rijnschip, voorzien van het scheepspatent als bedoeld bij art. 22 van de Rijnvaartakte, thuisbehoorende te Duisburg, en voerende de Pruissische vlag;

overwegende, dat bij art. 69 der Schepenwet de ambtenaren der scheepvaartinspectie zijn bevoegd verklaard tot het aanhouden van schepen van vreemde nationaliteit, niet vallende onder art. 2 dier wet, indien de toestand van den romp, de werktuigen of de uitrusting hun ondeugdelijk voorkomt of de ondoelmatige belading gevaar voor de opvarenden oplevert;

overwegende, dat het aangehouden schip is van vreemde nationaliteit, niet is een zeeschip hetwelk voldoet aan art. 2 van de wet van 28 Mei 1869, als vermeld onder letter *a*, noch ook is een in Nederland thuisbehoorend vaartuig, als vermeld onder de letters *b*, *c*, *d* en *e* van art. 2, al. 1, der Schepenwet, en de ambtenaren van de scheepvaartinspectie derhalve tot aanhouding daarvan bevoegd waren;

overwegende, dat het aangehouden schip, ware het een Nederlandsch schip, in opvolging van de wet van 28 Mei 1869 (*Staatsblad* n°. 96) zoude moeten worden gekenmerkt als een *binnenschip;*

overwegende, dat het toezicht van de ambtenaren der scheepvaartinspectie zich alleen uitstrekt over Nederlandsche binnenschepen, wanneer zij als regel *buiten* de tonnen varen;

overwegende, dat het door ons gehouden onderzoek heeft aangetoond, dat het aangehouden schip van eene vreemde nationaliteit, wanneer het bij uitzondering over zee gaat *binnen* de tonnen vaart;

overwegende, dat uit de wordingsgeschiedenis der Schepenwet blijkt, dat de wetgever niet voornemens was buitenlandsche schepen aan strengere maatregelen te onderwerpen dan Nederlandsche schepen, doch integendeel uit de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag zijne bedoeling

blijkt hare toepasselijkheid tot het strikt noodzakelijke te beperken;

overwegende, dat wanneer maatregelen tot voorkoming van scheepsrampen voor zekere klassen van Nederlandsche schepen niet zijn voorgeschreven, het nemen van zoodanige maatregelen ten opzichte van schepen van vreemde nationaliteit achterwege behoort te blijven;

overwegende, dat dus zelfs indien vaststond dat de ondeugdelijke toestand van den romp van het aangehouden vaartuig, zijne werktuigen of zijne uitrusting, dan wel de ondoelmatige belading daarvan gevaar opleverde voor de opvarenden, de ambtenaren van de scheepvaartinspectie zich van aanhouding van het schip hadden behooren te onthouden;

overwegende echter, dat het door ons gehouden onderzoek ons de overtuiging heeft geschonken, dat het aangehouden schip dan alleen over zee wordt gesleept, wanneer de toestand van de zee, het weder en het getij dat sleepen ongevaarlijk maakt en de noodige waarborgen aanwezig zijn, dat dat ook voor den vervolge zal geschieden;

overwegende, dat ons geenerlei bevoegdheid is toegekend den ambtenaren van de scheepvaartinspectie een gedragslijn voor te schrijven nopens het door hen uit te oefenen toezicht;

gelet op de artt. 69, 2, al. 1, 18, 19, 20, 21 en 22 van de Schepenwet, de artt. 1, 2 en 3 van het Koninklijk besluit van 5 October 1909 (*Staatsblad n°. 333*), art. 2 van de wet van 28 Mei 1869 (*Staatsblad* n°. 96) betrekkelijk de afgifte van zeebrieven en vergunningen tot het voeren der Nederlandsche vlag;

Uitspraak doende in beroep,

ontvangen het beroep voor zoover dat is gericht tegen de aanhouding van het vaartuig van appellante *Rheinschiffahrts Gesellschaft n°. 18*, door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, en verklaren dat beroep gegrond;

verklaren de aanhouding van dat vaartuig opgeheven, met last op de ambtenaren met de in- en uitklaring van schepen te Vlissingen belast, aan dat schip expeditie te verleenen;

weigeren het verzoek der appellante om te bevelen, dat in het vervolg hare schepen voor Zeebrugge bestemd te Vlissingen niet zullen mogen aangehouden worden.

Aldus gedaan en in het openbaar uitgesproken te Vlis-

singen in het hotel „Zeeland”, op Maandag 22 Augustus 1910, door ons, mr. Thomas Bastiaan Pleyte, voorzitter van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris mr. Richard Janssen en van appellante.

(get.) Th. B. Pleyte.
„ Richard Janssen.

Voor gelijkluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 4 November 1910, n°. 258.

N°. 48.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 20 September 1910 overkomen aan het stoomschip *Celebes*.

Bij beschikking van de commissie uit den Raad voor de Scheepvaart van 27 September 1910 is, overeenkomstig het daartoe strekkende voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, dd. 24 September 1910, beslist, dat naar het hierna te behandelen ongeval door den raad een onderzoek zoude worden ingesteld.

Dat onderzoek heeft plaats gehad ter openbare zitting van den raad van 6 October 1910, toen kennis werd genomen van de stukken van het ten deze door de inspectie gehouden vooronderzoek en werden gehoord als getuigen S. Stapel, 1ste-officier; C. L. Oranje, 3de-officier, beiden op na te melden stoomschip *Celebes;* K. N. Tuinder, voorman bij het lossen en laden van schepen; M. van der Mey, 2de-constabel, beiden in dienst van na te melden Stoomvaartmaatschappij, en de hoofdbrandmeester bij de Amsterdamsche brandweer, M. Brunet de Rochebrune, deze laatste tevens als deskundige.

Uit dat onderzoek is den raad het navolgende gebleken:

Het stoomschip *Celebes*, groot 5518/3562 R. T., voorzien van een Nederlandschen zeebrief, toebehoorende aan de naamlooze vennootschap Stoomvaartmaatschappij ,,Nederland'', thuis te Amsterdam, onder commando van den kapitein R. Koops, is, na voor de terugreis in diverse havens op Java en te Colombo lading ingenomen te hebben, op 14 September 1910 te Amsterdam aangekomen.

Machineschade had veroorzaakt, dat de thuisreis ongeveer 6 weken langer duurde dan gewoonlijk.

De lading, ingenomen met mooi droog weer, bestond hoofdzakelijk uit copra, te Tjilatjap ingenomen, en suiker, en wel ongeveer 16 500 balen copra, geladen in ruim I en IV, beide ruimen overigens opgevuld met hout, suiker, kapok en huiden.

Gedurende de reis werden de luiken geregeld geopend voor

ventilatie en werd de temperatuur der ruimen tweemaal per dag opgenomen en in het scheepsjournaal vermeld; deze temperatuur bleek regelmatig verband te houden met die van buitenboordswater en lucht en gaf niet de minste aanwijzing van broeiing of verhitting, terwijl ook in den tunnel door de machinisten geen abnormaal hooge temperatuur werd waargenomen.

Den 15 September 1910 is de lossing begonnen van het schip, waarop alstoen de 1ste-officier als gezaghebber verbleef en dat aan den gewonen steiger te Amsterdam lag.

Deze lossing werd bewerkstelligd door het gewone daartoe bestemde personeel, onder het gewone daarbij uitgeoefend toezicht en als licht werd uitsluitend electrisch gebruikt.

Geregeld is dagelijks daarmede voortgegaan, terwijl van 19 op 20 September 1910 ook in den nacht is doorgewerkt, dit laatste echter niet in ruim IV.

In dat ruim IV, waarop twee luchtkokers staan, de bovenopening daarvan afgesloten met gaas, bleven 19 September 1910 alleen over de balen copra, welke onderin lagen, oorspronkelijk ongeveer 16 lagen dik.

Dien dag werd copra uit dat ruim gelost, waarmede 20 September van 7 uur 's morgens af werd voortgegaan tot den schafttijd te 12 uur 's middags en daarna weder van 12 uur 20 minuten af, zonder dat daarbij iets van broeiing of verhitting is bespeurd.

Tijdens dat lossen, te ruim 2 uur 30 minuten 's namiddags, werd plotseling waargenomen, dat de nog in dat ruim IV aanwezige lading zakken copra in brand stond en wel in dier voege, dat in de eerste oogenblikken blauwe vlammen zich snel bewogen over het geheele oppervlak der bovenste laag zakken.

Na alarmeering der stedelijke brandweer, is met behulp van deze en eigen middelen het vuur aangetast en was de brand te 5 uur 30 minuten 's namiddags gebluscht.

Omtrent de oorzaak van den brand heeft de raad zich uit de hem ten dienste staande gegevens geen vast oordeel kunnen vormen.

Voor zelfontbranding, een door den 1ste-officier opgeworpen denkbeeld, schijnt niet veel te zeggen, waar wèl gebleken is, dat gedurende de buitengewoon lange reis van het schip niet de minste verschijnselen van broeiing of abnormale temperatuursverhooging dezer lading zijn waargenomen, niettegenstaande geregelde en zorgvuldige controleering, terwijl evenmin bij de lossing bij deze copra daarop wijzende verschijnselen zich hebben geopenbaard, zelfs de geheel

identieke lading uit ruim I volkomen gaaf en normaal is te voorschijn gekomen, daarentegen de eigenschap van zelfontbranding eener dusdanige lading copra in zakken allerminst vaststaat.

Voor het bestaan van roekeloosheid of onvoorzichtigheid zijn evenmin gronden, al is het, dat het door den 1ste-officier geconstateerde vinden van twee lucifersdoosjes van een niet Europeesch merk, zooals veelal in gebruik bij inlandsche werklieden, het eene bevattende lucifers met afgebrande koppen, het andere leeg, onder in het leege achtergedeelte van ruim IV, achter de toen nog aanwezige voorraad copra 3 dagen nà den brand, het vermoeden zouden kunnen wettigen, dat het strenge verbod om te rooken of vuur te brengen in de ruimen, welk verbod volgens de verklaringen der getuigen ook tijdens deze lossing nauwkeurig moet zijn gecontroleerd en gehandhaafd, toch ongemerkt kan zijn overtreden.

In het gebeurde vindt de raad geene termen om eenigerlei aan- of opmerking te maken aangaande plaatsing, stuwage, en verzorging van of toezicht op de lading, hetzij gedurende de reis of tijdens de lossing.

Aldus gedaan door de heeren mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, leden; J. S. Brouwer, plaatsvervangend lid; C. M. van Rijn, buitengewoon lid; P. de Boer, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den plaatsvervangend voorzitter ter openbare zitting van 17 October 1910.

(get.) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, J. Luytjes.
,, H. C. Haacke.
,, van Rijn.
,, J. S. Brouwer.
,, P. de Boer.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:

Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant van* Vrijdag 11 November 1910, n°. 264.

N°. 49.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 1 October 1910 overkomen aan de stoomtrawlers *Oceaan II* IJ.M. 92 en *Eveline* IJ.M. 15.

Bij beschikking van de commissie uit den Raad voor de Scheepvaart van 6 October 1910, is, overeenkomstig het daartoe strekkende voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart van 5 October 1910, beslist, dat naar het hiervoren te behandelen ongeval door den raad een onderzoek zoude worden ingesteld.

Dat onderzoek heeft plaats gehad ter openbare zitting van den raad van 17 October 1910, toen kennis werd genomen van de stukken van het ten deze door de inspectie gehouden vooronderzoek en als getuigen werden gehoord W. Gravenmaker, schipper; H. Breggeman, stuurman; A. van Wolferen, matroos van de *Oceaan II*, J. van Loosen, schipper; T. Zwart en J. Groen, matrozen van de *Eveline*.

Uit dat onderzoek is den raad het navolgende gebleken:

Het zeevisschersvaartuig *Oceaan II*, gemerkt IJ.M. 92, een stoomtrawler, groot 214 ton bruto, bemand met 10 koppen, thuisbehoorende te IJmuiden, toebehoorende aan de aldaar gevestigde naamlooze vennootschap Stoomvisscherij Maatschappij „Oceaan", directeur R. de Croes, is op 1 October 1910, te 2 u. 30 min. n.m., uit IJmuiden ter vischvangst naar zee vertrokken.

Met zuidelijken wind, flauwe koelte, zee kalm, gezicht lage lucht, heiig in de kim, goed vurenzicht, liep het schip volle kracht eene 8 mijlsvaart, toen te pl.m. 7 uur 's avonds

de schipper Gravenmaker in zijne hut onder de brug te kooi is gegaan en eerst gewekt en weer op de brug is gekomen toen even vóór de na te melden aanvaring de machine reeds achteruitsloeg.

De voorgeschreven lantaarns, van certificaten voorzien, brandden helder.

Te 9 u. 45 n.m. kwam de stuurman Breggeman op wacht, deze heeft geen diploma, zegt ongeveer 11 jaar als stuurman op trawlers gevaren te hebben en goed bekend te zijn met de bepalingen omtrent het uitwijken.

Met den stuurman kwam op wacht de matroos van Wolferen.

De koers was nog steeds N.N.W., zooals door den schipper bij het te kooi gaan was gesteld.

Terwijl stuurman Breggeman nu in het stuurhuis op de brug het roer hield en van Wolferen aldaar den uitkijk had, namen beiden op een gegeven oogenblik, ongeveer 8 à 10 minuten vóór de navolgende aanvaring, een topvuur op stuurboordsboeg ongeveer in het N. waar; van Wolferen zag met den kijker daaronder een rood vuur, hetgeen hij aan den stuurman mededeelde, die onmiddellijk stuurboordroer (n.c.) gaf.

Het schip draaide tot het N.N.O. voor lag; gedurende dien draai verdween het roode en werd het groene vuur van het andere schip zichtbaar, dat bij het begin van den draai op pl.m. 10 scheepslengte afstand geschat werd en dat toen de *Oceaan II* N.N.O. voorlag op pl.m. 2 streken op bakboordsboeg, werd gezien.

Aanvaring bleek alstoen onvermijdelijk; bij hard stuurboordsroer werd de machine volle kracht achteruitgezet en terwijl de *Oceaan II* hierbij N.O. voor kwam te liggen en de vaart ongeveer uit het schip was, liep de ander op den bakboordsboeg van de *Oceaan II* in, die daardoor ernstig beschadigd werd, doch geen water maakte.

Fluitseinen werden al dien tijd niet gegeven.

De aanvaring had plaats volgens gegist bestek op 53° 40′ N.B. en 3° 26′ O.L.

Het andere schip bleek te zijn het zeevisschersvaartuig *Eveline*, gemerkt IJ.M. 15, een stoomtrawler, groot 76 T.N., thuis te IJmuiden, toebehoorende aan de aldaar gevestigde naamlooze vennootschap „Mercurius”, directeur I. S. Groen, bemand met 10 koppen, dat, gevischt hebbende op pl.m. 55° 32′ N.B. en 3° 20′ O.L., op weg was naar Ostende.

De schipper, J. van Loosen, had te 10 u. 30 n.m. van dien 1 October de wacht overgegeven aan de matrozen T.

Zwart en J. Groen, met order om den toen voorliggenden koers Z. t. W. te blijven sturen, goed uit te kijken en hem, als er iets bijzonders dreigde, te waarschuwen, en is te kooi gegaan.

De beide wachthebbende matrozen, die volgens hunne eigen verklaringen geen zeevaartkundig onderwijs genoten en slechts practische ervaring hebben door hun veeljarig dienst doen op trawlers, maar van de voorschriften op het uitwijken nooit kennis kregen, bevonden zich op de brug in het stuurhuis. Zwart als uitkijk en Groen als roerganger, steeds koersend Z. t. W.

Ongeveer 10 minuten vóór de navolgende aanvaring, zag Zwart een helder brandend toplicht op bakboordsboeg op 2 streken; hij nam den kijker en zag bij dat toplicht een flauw groen vuur en tevens dat die lichten op korten afstand waren.

Uit vrees, dat aldus doorgaande de ander bovenop de *Eveline* zoude loopen, werd naar bakboord uitgeweken, omtrent welke vrees en daarop volgende manoeuvre beide wachthebbenden het eens waren.

Fluitseinen werden niet gegeven.

Bij het naar bakboord uitwijken kreeg men alleen het roode licht van den ander te zien en begrepen de wachthebbenden toen, dat aanvaring onvermijdelijk was, de telegraaf werd op volle kracht achteruitgezet, aan dat bevel werd voldaan, doch de *Eveline* liep met den voorsteven op den bakboordsboeg van den ander, de *Oceaan II.*

Door het overhalen van de telegraaf gewekt, spoedde schipper van Loosen zich naar de brug op hetzelfde oogenblik dat de aanvaring plaats had; de *Eveline* lag toen tusschen O. en O.Z.O. voor; zij kreeg belangrijke schade aan den voorsteven, maar maakte geen water.

Het voorliggende eenvoudig verloop der feiten doet wederom zien, dat de oorzaak dezer aanvaring, evenals reeds bij zoovele van zeevisschersvaartuigen door den raad behandeld, laatstelijk nog die van de *Sidney Albert* IJ.M. 104 en de *Adriaan* SCH. 213 (Uitspraak n°. 40, van 29 Augustus 1910), is te wijten aan onzekerheid omtrent de te volgen gedragslijn bij den tot zelfstandig handelen geroepen persoon, gevolg van onkunde.

De schuld der aanvaring toch ligt geheel aan de verkeerde manoeuvre van de wachthebbende matrozen Zwart en Groen op de *Eveline*, die, instede van volgens het voorschrift van art. 19 van het Internationaal Reglement, toen zij het andere

stoomschip, bij kruisende gevaar voor aanvaring opleverende koersen, aan bakboord hadden, koers te behouden, zijn uitgeweken en daardoor juist op de *Oceaan II* zijn geloopen, welke volgens diezelfde voorschriften wèl moest uitwijken en dit ook behoorlijk deed met mede-inachtneming van art. 22 van datzelfde reglement, hetwelk voorschrijft, dat het uitwijkende schip, zoo de omstandigheden het toelaten, moet vermijden vóór het andere over te gaan.

De gemelde Zwart en Groen, beseffende, dat de voorliggende koersen gevaar voor aanvaring opleverden, maar niet bekend met de voorschriften op het uitwijken, raakten volgens hun zeggen, den kluts kwijt en wisten niets beters te doen, dan maar voor den ander uit den weg te gaan en daarbij ook weder verzuimden om het voorgeschreven fluitsein ter kennisgeving van de handeling te geven.

Dit fluitsein geven is trouwens ook verzuimd door de *Oceaan II*, die, waar niet gebleken is, dat zij tegenover de *Eveline* tusschen meerdere schepen moest manoeuvreeren en dus geen vrees behoefde te bestaan ,dat door fluitseinen verwarring werd gesticht, voor deze overtreding van het voorschrift van art. 28 van meergemeld reglement, geen andere rechtvaardiging weet, dan onbekendheid van den op dat oogenblik zelfstandig handelenden en aansprakelijken stuurman Breggeman met dat gebiedende reglementaire voorschrift.

Uit een en ander put de raad wederom de les, dat de practische navigatie op de zeevisschersvaartuigen onvoldoende verzorgd wordt, in het bijzonder waar het, als hier geldt, betrekkelijk snelvarende stoomschepen; dat niet voldoende gezorgd wordt voor ervaren bemanning in dier voege, dat de tot zelfstandig handelen geroepen personen, als hier de stuurman en de twee matrozen, voor hunne taak geheel berekend zijn, waartoe in de allereerste plaats behoort de kennis omtrent de voorschriften en bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

De raad betreurt het aanhouden van dezen toestand te meer, waar hem bekend is, dat deze ontbrekende kennis, zonder kosten, met weinig inspanning en zonder opoffering van eenigen betaalden arbeid, kan worden aangevuld, o.a. door de bemoeienissen van de Visscherijschool te IJmuiden, welke op de daartoe meest geschikte oogenblikken kosteloos de gelegenheid biedt om telkens in een enkelen avond in die kennis onderwezen te worden.

Aldus gedaan door de heeren mr. C. van der Zweep, plaats-

vervangend voorzitter; J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; J. G. T. Broekmeijer, buitengewoon lid, J. Prins, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den plaatsvervangend voorzitter ter openbare zitting van 28 October 1910.

(*get.*) C. v. d. Zweep.
,, J. Luytjes.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, Richard Janssen.
,, Broekmeijer.
,, J. Prins.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Nº. 50.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring op 17 Augustus 1910 tusschen de stoomschepen *Rijswijk* en *Nyanza*.

Het stoomschip *Rijswijk*, thuisbehoorende te Rotterdam, toebehoorende aan de reederij Erhardt en Dekkers te Rotterdam, is op 17 Augustus 1910 in de Nieuwe Maas in aanvaring geweest met het stoomschip *Nyanza*, reederij ,,Nyanza Steamship Company Limited'' te Glasgow, waarbij beide schepen schade hebben beloopen.

De *Rijswijk*, gezagvoerder Eisen Teensma, was op de reis van Aviles, aan de Noordkust van Spanje, naar Rotterdam en beladen met ijzererts. Het schip, groot bruto 1672 en netto 1037 R.T., had een diepgang van gemiddeld 18 voet.

In den morgen van 17 Augustus, te ongeveer half zeven, was de zeeloods Ary Verhagen bij Dungeness aan boord gekomen om het schip naar Rotterdam te loodsen; tegen half negen des avonds liep men den Nieuwen Waterweg binnen met de voorgeschreven hek- en boordlichten en twee toplichten helder brandende.

Vóór de *Rijswijk* uit voer de *Nyanza*, metende bruto 4053, netto 2642 R.T., een diepgang hebbende van 22 voet, de voorgeschreven hek- en boordlichten en beide toplichten helder brandende. Dit schip, op 19 Juli 1910 met een lading magneetijzer van Bahia vertrokken, stond onder den gezagvoerder Duncan Mc. Allister en was mede naar Rotterdam bestemd.

Des morgens te ongeveer 3 uur van 17 Augustus was het schip Dungeness gepasseerd, alwaar het den loods Leendert Hoogenboom aan boord had gekregen.

De *Nyanza* liep minder vaart dan de *Rijswijk* en deze moest voortdurend vaart verminderen om de *Nyanza* niet te dicht te naderen, waarom gezagvoerder en loods beiden van oordeel waren, dat het raadzaam was haar voorbij te loopen.

Beneden Maassluis, ter hoogte van de de Poortershaven, scheen de gelegenheid daartoe gunstig.

De *Rijswijk* had de *Nyanza* aan stuurboord vooruit en gaf

twee stooten met de stoomfluit om den voorgenomen maatregel aan de *Nyanza* kenbaar te maken; daarop werd $1\frac{1}{2}$ streek naar bakboord uitgeweken om de zijdelingsche afstand tusschen de schepen te vergrooten, en met meer dan volle kracht vooruit gestoomd. Men had de geleidelichten toen Noord een weinig open.

Toen de *Rijswijk* met den kop dwars van het achterschip der *Nyanza* was, scheen het, alsof de beide schepen naar elkaar toekwamen, waarop op de *Rijswijk* het roer hard bakboord n. c. gelegd werd, de machine gestopt en dadelijk daarop volle kracht achteruit geslagen.

Deze maatregelen mochten echter niet baten, de *Rijswijk* voer met hare stuurboordzijde de *Nyanza* aan bakboordzijde aan ter hoogte van luik 3.

Na eenigen tijd achteruit geslagen te hebben, was de *Rijswijk* vrij van de *Nyanza*. Beide schepen hadden schade beloopen, maar konden de reis naar Rotterdam vervolgen.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district werd op 20 en 23 Augustus een voorloopig onderzoek naar de oorzaken van de hiervoor omschreven scheepsramp ingesteld. In tegenstelling met het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 24 Augustus, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, nadat ook aan de beide loodsen eene verklaring was afgenomen, op 1 September een onderzoek in te stellen.

Dit onderzoek werd aangevangen ter openbare ztting van 16 September 1910.

Door de reederij der *Nyanza* werd bij monde van mr. Jacques Dutilh, advocaat en procureur te Rotterdam, het verzoek gedaan, dat de bemanning van dat schip door den raad zou worden gehoord, waaraan hij toevoegde, dat het schip reeds op reis was naar Zuid-Amerika en van daar naar Afrika zou gaan.

Overlegging werd gedaan van een proces-verbaal van voorloopig getuigenverhoor op 22 Augustus 1910 afgenomen door mr. G. van Slooten Azn., rechter in de arrondissementsrechtbank te Rotterdam, aan Andrew Malcolme Reid, Charles Robertson, Alexander Hastings, Arthur Carter en Walter Johnson, allen deel uitmakende van de bemanning der *Nyanza*, en van de scheepsverklaring door de bemanning der *Nyanza*, op 20 Augustus 1910 afgelegd voor den rechter in het 3de kanton te Rotterdam.

Aan mr. Dutilh werd medegedeeld, dat van het hooren der bemanning der *Nyanza* moest worden afgezien, doch dat de raad van de overgelegde stukken het gebruik zou maken, dat hij zou meenen te behooren.

Als getuigen werden vervolgens gehoord E. Teensma, gezagvoerder van de *Rijswijk*, en de beide loodsen A. Verhagen en L. Hoogenboom, terwijl voorlezing is gedaan van de verklaringen van Ph. Huurman, R. Zeylemaker en A. Nugteren, behoorende tot de bemanning der *Rijswijk*, afgelegd voor den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, en van het ter zake dienende gedeelte uit het scheepsjournaal van de *Rijswijk* en de scheepsverklaring van de *Nyanza*.

Vermits de getuige Teensma als getuigen nog wenschte gehoord te hebben de personen van J. de Korte en M. M. van Emmerik, onderscheidenlijk schipper en waterklerk in dienst bij de firma A. Schrijver, koopman in scheepsprovisiën, die de aanvaring zouden hebben gezien, werd de verdere behandeling der zaak uitgesteld en in tegenwoordigheid van den gezagvoerder E. Teensma en mr. Jacques Dutilh hervat in 's raads openbare zitting van 25 October 1910.

Toen werden de personen van J. de Korte en M. M. van Emmerik als getuigen verhoord en voorlezing gedaan van de verklaringen bij het voornoemde getuigenverhoor door de bemanning der *Nyanza* afgelegd.

Tusschen den gezagvoerder en den loods der *Rijswijk* bestaat verschil van gevoelen over de vraag, wie het initiatief heeft genomen tot het voorbijstoomen van de *Nyanza*, beiden zijn het er echter over eens, dat het voorbijstoomen van de *Nyanza* hun raadzaam voorkwam.

De gezagvoerder voegde daaraan toe, dat, had hij geen loods aan boord gehad, hij dat niet gedaan zou hebben.

Er op gewezen, dat de bepalingen van het Koninklijk besluit van 18 Mei 1892 (*Staatsblad* n°. 102), zooals dat is gewijzigd bij Koninklijk besluit van 10 Augustus 1903 (*Staatsblad* n°. 251), voorschrijven, dat op de openbare wateren van het Rijk een oploopend stoomvaartuig een ander vaartuig voorbijvarende, dit aan bakboord houden moet, werd door gezagvoerder en loods gewezen op het *Bericht aan Zeevarenden* van 6 Augustus 1910, n°. 80, houdende aanbeveling door den inspecteur van het loodswezen aan diepgaande schepen, om op de Nieuwe Maas tusschen ducdalf 3 en 4 bezuiden de aslijn te varen.

Waar de *Nyanza* dieper stak, liet men haar het zuidelijk vaarwater ter diepte van 80 d.M., en hield de noordzijde, waar 65 d.M. water staat.

De bemanning der *Nyanza* is eenstemmig van oordeel, dat aan boord van dat schip geen roer gegeven is, in den tijd ,,onmiddellijk aan de botsing voorafgaande'' en dat men de geleidelichten in één lijn gehouden heeft, waartegenover de

verklaring van den loods Hoogenboom staat, dat, op het fluitsein dat de *Rijswijk* naar bakboord zou uitwijken, zijnerzijds een weinig stuurboordroer gegeven is en de geleidelichten Zuid open zijn gezien.

De getuigen de Korte en van Emmerik, die zich op een klein motorbootje aan stuurboordzijde van de *Nyanza* bevonden, hebben van de aanvaring niets kunnen waarnemen. Getuige van Emmerik, die eerst in overeenstemming met de Korte verklaard heeft eerst nà de aanvaring te hebben waargenomen, dat — vermoedelijk gevolg van de aanvaring — de *Nyanza* met den kop naar het Noorden lag, kwam op die verklaring terug en beweerde zulks vóór de aanvaring te hebben waargenomen, wat den raad echter onwaarschijnlijk voorkomt.

De raad is van oordeel, dat de *Nyanza* voor de aanvaring niet aansprakelijk kan worden gesteld; zij was krachtens art. 33 van het aangehaalde Koninklijk besluit verplicht haar koers te blijven volgen en heeft zich daarnaar gedragen.

De *Rijswijk* was niet gehouden achter de *Nyanza* te blijven en mocht deze voorbijvaren, mits een voorgeschreven fluitsein gevende, wat zij gedaan heeft.

Het is den raad niet gebleken, dat de breedte van het vaarwater, de vaart van het schip, wind of getij voor het volvoeren van het voornemen ongunstig waren, evenmin, dat het roercommando — 1½ streek bakboord n. c. — onjuist was.

Mitsdien kan den gezagvoerder of den loods van dat schip evenmin blaam treffen.

Aldus gedaan op 25 October 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, leden; D. H. Hinlopen, plaatsvervangend lid; C. M. van Rijn, buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 1 November 1910.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, HINLOPEN.
,, VAN RIJN.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 2 December 1910, n°. 282.

N°. 51.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, nopens het ongeval op 12 October 1910 overkomen aan het Nederlandsch aakschip *Melchizedek*.

Schipper Berend Bosma, wonende te Winsum, oud 54 jaren, was eigenaar van het stalen klipperaakschip *Melchizedek*, in 1909 te Ruischerbrug bij Groningen gebouwd.

Dit schip voerde de Nederlandsche vlag en was voorzien van een tot 1 November 1910 geldig certificaat van deugdelijkheid voor de vaart tot Kiel.

De schipper is in het bezit van dienstdiploma voor de kleine vaart en heeft jarenlang als matroos en stuurman op de groote vaart gevaren.

Twee zonen deden dienst bij hem aan boord, de oudste, Fokke Bosma, 22 jaar oud, als stuurman, hoezeer hij geenerlei diploma bezit, noch ook zeevaartkundig onderwijs heeft genoten, de jongste, 16 jaar oud, als matroos.

Behalve de schipper en zijne beide gemelde zonen, waren ook zijne vrouw en vijf andere kinderen aan boord der *Melchizedek* toen het schip op 8 October 1910 van Harburg aan de Elbe vertrok met eene lading van 140 000 K.G. lijnkoeken, bestemd voor Delfzijl voor orders.

Het schip was bij vertrek behoorlijk uitgerust en van het noodige voorzien; de lading was behoorlijk gestuwd en de luiken goed geschalkt.

De Elbe afzeilende, is men op 12 October Cuxhaven gepasseerd, te 6 uur voormiddags. Sturende langs de roode tonnen om hoog te houden, bij Z.O. wind en kalme zee werd in het vaarwater naar buiten gekoerst. De schipper had het voornemen binnen de kopton — de aanwijston der Elbe — door te varen. Het was, toen de *Melchizedek* ter hoogte van de kopton was, ongeveer half ebtij.

Verschillende Groninger schepen en Duitsche ewers volgden dichtbij de *Melchizedek* denzelfden koers, die schipper Bosma al bij herhaling gevolgd heeft.

Op ongeveer 160 Meter Z.O. van de kopton werd aan boord

der *Melchizedek* plotseling een hevige stoot gevoeld. De schipper riep den stuurman toe aanstonds de pomp te peilen, doch werd gewaar dat het schip begon te zinken.

Onmiddellijk werd de boot overboord gezet en de opvarenden daarin geholpen. Nog trachtte de schipper in allerijl de scheepspapieren en zijn geld, dat in de kajuit geborgen was, in veiligheid te brengen, doch ziende, dat een Duitsche ewer in de onmiddellijke nabijheid der *Melchizedek* in zinkenden toestand was, en vreezende, dat de boot medegesleept zou worden, sprong ook hij in de boot, welke zoo snel mogelijk van de *Melchizedek* wegroeide, die, evenals de Duitsche ewer, in de diepte verdween.

De schipbreukelingen werden aan boord van het tjalkschip *Harmonie*, schipper Eeftingh, opgenomen en te Bremerhaven geland.

Op het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, dd. 20 October 1910, gedaan naar aanleiding van een voorloopig onderzoek door den inspecteur voor de scheepvaart in het 3de district op 18 October 1910, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 21 October tot het houden van een onderzoek, hetwelk in 's raads openbare zitting van 25 October 1910 werd aangevangen en beëindigd.

Als getuigen werden de schipper Berend Bosma en de stuurman Fokke Bosma gehoord, welke ieder afzonderlijk de toedracht der zaak, zooals zij hierboven werd wedergegeven, bevestigden.

Ter zitting is nog gebleken, dat ter plaatse, waar de *Melchizedek* is gezonken, volgens de kaart 10 Meter minste water staat. Even vóórdat het schip stootte was 5 vaam water gelood, toen het stootte nog 4½ vadem. Het schip was ongeveer 25 Meter uit de tonlinie en stak ongeveer 1,75 Meter.

Op de gemaakte opmerking, dat er tusschen de tonnen en de kust veel wrakken liggen, heeft de schipper geantwoord, dat hem dat niet bekend was en hij er op zijne veelvuldige reizen niets van heeft gemerkt.

Desgevraagd is door den schipper overgelegd een rapport, uitgebracht door R. Meijer en E. Balk door het compact „de Onderlinge Vriendschap", welke schip en inventaris voor f 12 000 verzekerd had, tot deskundigen benoemd, hetwelk inhoudt:

„Ondergeteekenden belast met het onderzoek over de ramp van het schip *Melchizedek*, schipper B. Bosma, verklaren te hebben bevonden:

„genoemd schip zeilende van de Elbe in peiling buiten de ton A in de Z.Z.W. ebbegetij, waar dat het schip op een

onbekend voorwerp stootte en daarna onmiddellijk zonk pl.m. in peiling 500 Meter van de aanzeilingston in 10 M. diepte met laag water.

,,Mitsdien verklaren wij als commissarissen van assuradeuren, dat de koers genomen volkomen volgens zeemanschap kan genoemd worden en de schipper niet het geringste verwijt kan worden gemaakt schuldig te zijn aan de ramp en dit totaal verlies is volkomen gerechtvaardigd direct te worden betaald.

Groningen, 15 October 1910.

(get.) R. MEIJER. — E. BALK.''

Het is den raad niet gelukt met zekerheid vast te stellen waarop het schip heeft gestooten, evenmin is gebleken, dat de schipper eenig verzuim heeft gepleegd.

Vermits vaarwaters worden betond om aan te duiden waar veilig kan worden gevaren, en het varen buiten betond vaarwater den schipper bloot stelt aan het gevaar van stooten op voorwerpen, die de kaarten niet vermelden, wijst hij de schippers in de kleine vaart er op, dat ook zij het betond vaarwater niet buiten noodzaak moeten verlaten.

In het onderwerpelijk geval wijst de kaart tusschen de kopton en de kust en onmiddellijk bij de kopton 10 Meter diepte aan. Aangezien het laagwater was en er geen noodzaak bestond het vaarwater te verlaten, had de schipper beter gedaan de kopton evenals de andere tonnen aan bakboord te houden.

Aldus gedaan op 25 October 1910, door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; D. F. Rasker, J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den voorzitter op 1 November 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, D. F. RASKER.
,, J. MOOI.
,, C. L. J. KOTTING.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift.
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 11 en Maandag 12 December 1910, n°. 290.

N°. 52.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval in den nacht van 27 en 28 September 1910 overkomen aan het stoomschip *Prinses Juliana.*

De Raad voor de Scheepvaart heeft, nadat eene commissie uit dien raad op 11 October 1910, overeenkomstig een daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, had beslist, dat zulks behoorde te geschieden, ter openbare zitting van 28 October 1910 een onderzoek ingesteld omtrent na te behandelen ongeval.

Daarbij heeft de raad kennis genomen van de scheepsverklaring van zijde van de *Prinses Juliana* op 29 September 1910 te Middelburg afgelegd,

van het scheepsjournaal en van het machinejournaal, gehouden aan boord van de *Prinses Juliana*, de hier te behandelen reis betreffende,

en van de scheepsverklaring op 29 September 1910 van zijde van de *Princesse Clementine* te Antwerpen afgelegd;

terwijl als getuigen werden gehoord A. Buskop, gezagvoerder; J. M. Kuiler, 1ste-stuurman; J. P. Meertens, 1ste-machinist; P. de Klerk, kwartiermeester; A. van der Bliek, matroos; L. M. Verheul, zeeloods, allen destijds als zoodanig op de *Prinses Juliana* dienstdoende, en de toenmaals op de *Princesse Clementine* dienst gedaan hebbende Belgische zeeloods, A. L. Stinders.

Uit dat onderzoek is den raad het navolgende gebleken:

Het stalen dubbelschroefstoomschip *Prinses Juliana*, varende onder Nederlandsche vlag met Nederlandschen zeebrief, thuis te Vlissingen en toebehoorende aan de aldaar gevestigde N. V. Stoomvaart Maatschappij ,,Zeeland'', groot 2862 bruto, 1132 netto R. T., in bezit van certificaat van

deugdelijkheid, is, bemand met 63 koppen, beladen met stukgoederen en vervoerende 158 passagiers, in den nacht van 27 op 28 September 1910 te 12 uur vertrokken van de ponton in de spoorhaven te Vlissingen, met bestemming Queenboro.

De wind was Z.W., flauwe koelte, met afwisselende mistvlagen.

Er ging eene sterke ebbe, te 9 uur des avonds was het hoog water geweest.

Kapitein, 1ste-stuurman en loods stonden op de brug.

Langzaam stoomende tot buiten de haven, werden lange stooten op de stoomfluit gehoord, komende uit de richting van vóór de Westerhaven en opgevat als te zijn seinen voor een loods.

Buiten de hoofden van de spoorhaven gekomen, werd het roer bakboord o.c. gelegd en het commando overgegeven aan den loods Verheul, en de koers gesteld op W. ½ Z. naar de vuren van de Nieuwe Sluis.

Door de afwisselende mistvlagen werden de lichten van de Westerhaven afwisselend gezien en gaf men tot buiten de hoofden de mistsignalen.

Buiten de hoofden gekomen werd gevaren met 120 slagen, makende een snelheid van 14 à 14½ mijl.

Daarop werden plotseling op eene halve streek op stuurboordsboeg twee toplichten, ongeveer dwars open en een rood boordlicht gezien, op zeer korten afstand, door kapitein Buskop geschat op pl.m. 150 meter.

Bij gelijktijdig opgekomen veronderstelling, dat dat aldus waargenomen stoomschip daar ter plaatse, het gewone loodsenstation, gestopt lag om van loods te verwisselen en bij de door den zeer korten afstand veronderstelde onmogelijkheid om ten noorden van dit schip te passeeren, terwijl ook voor stoppen en achteruitslaan de afstand te kort scheen, werd het roer hard stuurboord gelegd, te gelijker tijd twee korte stooten op de fluit gegeven en tevens de bakboordmachine gestopt, zoodat het schip snel naar bakboord draaide.

Op Z. Z. O. koers werd gestut en de bakboordmachine weer op volle kracht vooruit gezet.

Alstoen werd waargenomen, dat men met het ander schip medelag en dat dat schip iets achterlijker dan dwars aan stuurboord was.

Men hoorde dat andere schip één korten stoot op de fluit geven, maar zag het snel op de *Prinses Juliana* aankomen (de toplichten naderden elkander snel), het groene licht werd gezien, de *Prinses Juliana* gaf stuurboord roer, maar onmid-

dellijk daarop bakboord o. c. om het achterschip af te zwaaien, aangezien de aanvaring op het achterschip onvermijdelijk was, welke dan ook plaats had.

De *Prinses Juliana* werd door den voorsteven van het andere schip aan stuurboord achterschip getroffen, ter hoogte van het grootwant, waardoor schade boven water beloopen werd.

Op hetzelfde oogenblik werden de machines gestopt en achteruit geslagen.

Het andere schip verlangde desgevraagd geen assistentie, de *Prinses Juliana* maakte geen water en vervolgde de reis.

Dat andere schip bleek te zijn het Belgische schroefstoomschip *Princesse Clementine*, kapitein Weyland, thuisbehoorende te Antwerpen, dat dien avond te ongeveer 11 u. 30 m. ter reede van Vlissingen was gearriveerd uit Antwerpen, met bestemming naar zee.

Ter hoogte van de Westerhaven lag het schip, de reglementaire lichten brandende, gestopt, ten einde van loods te verwisselen.

De loods, getuige Stinders, kwam aan boord met de motorboot, welke aan stuurboord van de *Princesse Clementine* aanlegde.

Het schip lag toen W. t. N. voor, ongeveer 150 meter uit den wal.

Op de brug gekomen, ontving de loods order van den kapitein om voor anker te gaan, ten einde de deklading zeeklaar te maken.

Ten einde de geoorloofde ankerplaats buiten 1200 meter uit den wal te bereiken, werd met volle kracht vooruit en stuurboord roer o. c. omgezwaaid, tot het schip Z. Z. O. voor lag.

Op dat oogenblik werden op korten afstand de twee toplichten even open en het groene vuur van de *Prinses Juliana* voor het eerst opgemerkt en wel op ongeveer 4 streken op bakboordboeg, terwijl ook nog een mistsignaal van dit schip is gehoord.

Even werd daarop het roode vuur van de *Prinses Juliana* gezien (volgens scheepsverklaring van de *Princesse Clementine* en getuigenverklaring van den loods Stinders, nadat van dat schip één korte stoot op de fluit was gehoord, waarop de *Princesse Clementine* met één korten stoot antwoordde).

Dit roode vuur verdween weer gauw om voor het groene plaats te maken, gepaard met twee korte stooten op de fluit.

Zonder dat de *Princesse Clementine* haar koers iets oostelijker bracht, naderde toch snel de *Prinses Juliana*, die, volgens den loods Stinders, toen nogmaals één korten stoot moet

gegeven hebben, hetgeen echter niet door de scheepsverklaring van de *Princesse Clementine* wordt bevestigd en pertinent is tegengesproken door alle getuigen van de *Prinses Juliana*, die ook ontkennen den voormelden eersten éénen korten stoot.

Volgens loods Stinders, ook weer niet bevestigd in de scheepsverklaring van de *Princesse Clementine*, maar wel overeenkomstig de waarneming van zijde der *Prinses Juliana*, is toen door de *Princesse Clementine* één korte stoot gegeven, echter volgens Stinders uitsluitend als antwoord op den beweerden korten stoot der *Prinses Juliana*, niet om eene verandering van koers aan te geven, zijnde die koers immers niet veranderd.

Aanvaring was onvermijdelijk, de machine werd gestopt en volle kracht achteruit gezet en had de aanraking plaats, in dier voege, naar Stinders' lezing, dat, terwijl de *Princesse Clementine* weinig vaart meer had, de *Prinses Juliana* met haar stuurboord achterschip tegen den voorsteven van de *Princesse Clementine* zwaaide.

Ook de loods Stinders nam mist waar, welke over de stad hing, zoo zelfs, dat hij de lichten van de hoofden van de spoorweghaven niet zag.

Vorenstaande gegevens doen zien, dat omtrent de fluitseinen groot verschil bestaat tusschen de wederzijdsche verklaringen, thans niet op te lossen, maar naar 's raads oordeel ook niet noodig, omdat hem niet gebleken is, dat in deze de fluitseinen tot het ongeval afdoen.

Alleen wil het den raad voorkomen, dat hier wel gebleken is van een inderdaad bestaand gebruik om het fluitsein, ter kennisgeving van uit te voeren bewegingen van een schip, te beantwoorden met een geheel gelijk fluitsein, uitsluitend als te kennen geven, dat men het eerste heeft opgemerkt, zonder daarmede eigen manoeuvre te willen aankondigen.

Dit gebruik, beter misbruik, in strijd met de voorschriften van het geldende reglement, kan tot de ernstigste vergissingen aanleiding geven, zoodat nooit genoeg daartegen moet worden opgekomen en ware het gewenscht, dat op alle stoomschepen zulk een misbruik streng werd tegengegaan, evenals zulks reeds op die van de Maatschappij „Zeeland" schijnt te geschieden, op welke, volgens kapitein Buskop, uitdrukkelijk is bepaald, dat het geven van dergelijke bevestigingsseinen niet geoorloofd is.

Om nu op het ongeval te komen, de handeling moet afgespeeld zijn in den zeer korten tijd van vijf minuten.

Van beide zijden stemmen de verklaringen overeen, dat

men, de een de ander, eerst ongeveer vijf minuten vóór de aanvaring heeft opgemerkt en is hiervoor bevestiging te vinden in het machinejournaal van de *Prinses Juliana*, dat als hier ter zake vermeldt:

1. vertrokken te 12 uur 's nacht zachtaan de haven uit;
2. te 12 u. 4 m. volle kracht met de telegraaf op attentie;
3. en te 12 u. 7 m. op volle kracht;
4. ten einde te 12 u. 9 m. op zachtaan;
5. en op 12 u. 11 min. volle kracht achteruit;
6. ten einde de bakboordmachine nogmaals op vol vooruit te zetten;
7. stopt ten 12 u. 14 min., welk moment de aanvaring plaats had.

Hoewel in deze aanteekeningen een belangrijk moment ontbreekt, het stoppen van de bakboordmachine, ten gevolge waarvan machinejournaal en scheepsjournaal niet met elkander overeenstemmen, ook het eerste niet met de getuigenverklaringen, heeft toch de raad geen reden om niet aan te nemen de verklaring van den 1ste-machinist, dat bij de aanteekeningen van de uitgevoerde bewegingen in de machinekamer, welke in het journaal weer zijn overgenomen, dit stoppen van de bakboordmachine is uitgevallen.

In verband met de verklaring van de getuigen, dat voor het eerst op het oogenblik der aanvaring de *beide machines* zijn gestopt en achteruit geslagen, kunnen zeer wel de evengemelde machinejournaal-aanteekeningen aldus worden verstaan:

(4) te 12 u. 9 min. op zachtaan (waarschijnlijk het oogenblik dat plotseling de lichten van de *Princesse Clementine* gezien werden);

(5) om 12 u. 11 min. de bakboordmachine gestopt;

(6) bakboordmachine nogmaals op vol vooruit;

(7) beide machines gestopt te 12 u. 14 min., welk moment de aanvaring plaats had, (toen n.l. de machinist volgens zijn verklaring te gelijk een schok voelde).

Tusschen 12 u. 9 min. en 12 u. 14 min. is dan de geheele zaak geschied.

Nu kan de raad aannemen, dat het elkander eerst zien op zulk een kort oogenblik vóór de aanvaring, dus toen de schepen elkander reeds op korten afstand waren genaderd, geheel te wijten is aan de toen heerschende mistvlagen, maar juist deze mistvlagen, welke de *Prinses Juliana* aanleiding gaven om bij het verlaten der spoorweghaven mistseinen te geven, in verband met de omstandigheid, dat men van de ponton vertrekkende fluitseinen vóór de Westerhaven had ge-

hoord, er op duidende, dat een schip op de reede aanwezig was, terwijl men buiten de hoofden zijnde, dit schip, dat men nog wel vermoedde te hebben gefloten om van een loods te verwisselen, niet waarnam, hadden er toe moeten leiden om buiten de hoofden niet zulk eene snelle vaart te loopen als nu gedaan is, t.w. 14 à 14½ mijl.

Deze vaart acht de raad onder gemelde omstandigheden te snel en de oorzaak van het gevolgde ongeval.

Daardoor toch is veroorzaakt, toen de *Prinses Juliana* het andere schip voor het eerst op gemelden korten afstand op stuurboordboeg bespeurde en verondersteld werd, dat dat andere schip gestopt lag, dat op die veronderstelling de eenige mogelijke manoeuvre was die, welke van zijde van de *Prinses Juliana* is uitgevoerd; immers daarbij was voor stoppen en achteruitslaan de afstand te kort, pl.m. 150 meter, waar de *Prinses Juliana* blijkens de door den kapitein medegedeelde proef, met die vaart van 14 à 14½ mijl, eerst op 1½ scheepslengte, d.i. 180 Meter, kon stilliggen; evenzeer voor het naar stuurboord uitwijken en achter het andere schip omgaan, welke manoeuvre bovendien gevaar opleverde voor eene eventueel aan die zijde aanwezige loodsboot.

Dat de *Prinses Juliana* eerst nog even stuurboord uit is gegaan, zooals uit de medegedeelde eerste waarnemingen aan zijde van de *Princesse Clementine* zoude volgen, blijkt niet; dit waarnemen van het roode licht laat zich gereedelijk verklaren uit het feit, dat deze eerste waarneming van de *Princesse Clementine* gepaard ging aan het ongeveer ter zelfder tijd snijden van de koerslijn der *Prinses Juliana*.

Hadde men daarentegen eene matige vaart geloopen, aangenomen dat het andere schip dan op denzelfden korten afstand ware opgemerkt, dan zoude men meerdere gelegenheid hebben gehad, om, in verband met een dan mogelijk en meer effect sorteerend achteruitslaan, de bewegingen van het andere schip te observeeren en vast te stellen, dat dit juist *niet* gestopt lag, maar zich voortbewoog en had alsdan de gezagvoerder zeker nimmer de bakboordmanoeuvre uitgevoerd als thans.

Dit gestopt liggen was dan toch maar eene zuivere veronderstelling, niet gegrond op eenige feitelijke waarneming, maar eenig en alleen op vermoedens, als het te voren hooren van gebruikelijke loodsseinen van een niet gezien schip en het aanwezig zijn van het daarna geziene schip op het loodsstation, terwijl thans de tijd ontbrak om die zuivere veronderstelling te toetsen aan feitelijke waarnemingen.

Wat thans gedaan is, had verder onvermijdelijk de aanvaring ten gevolge.

De raad gelooft niet, dat op het laatst de *Princesse Clementine* roer gegeven heeft en op de *Prinses Juliana* is ingevaren, dit wordt ook ontkend van die zijde, veel eerder is waarschijnlijk, dat, toen na de bakboordmanoeuvre van de *Prinses Juliana*, gestut is op Z. Z. O., de ligging van de beide schepen *niet* geheel evenwijdig was; steun voor die waarschijnlijkheid is te vinden in de verklaring van den roerganger, getuige P. de Klerk, die steeds volhard heeft bij zijne opgaven, dat niet Z. Z. O., maar Z. t. O. voorlag toen gestut is en dat hij den aanvaringsstoot voelde hoogstens een paar seconden na gestut te hebben; dan laat zich ook gereedelijk verklaren, dat de koerslijnen der schepen, die toen zeer dicht bij elkander moeten geweest zijn, elkander sneden op een punt waar de aanvaring is gevolgd, en dit verklaart weer hoe men op de *Prinses Juliana* heeft kunnen waarnemen, dat de toplichten van de *Princesse Clementine* elkander snel naderden en hoe even vóór de aanvaring, dus bij het snijden der koerslijnen, haar groene vuur is gezien, alles van af de *Prinses Juliana*, die zooveel sneller vaart had dan de *Princesse Clementine*, eene boot, volgens loods Stinders, van 8 mijls vaart.

Aldus gedaan op 28 October 1910 bij mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn en P. de Boer, buitengewoon en plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den plaatsvervangend voorzitter op 4 November 1910.

(get.) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, P. de Boer.
,, J. Luytjes.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, van Rijn.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:

Richard Janssen,
Secretaris.

7

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Zondag 11 en Maandag 12 December 1910, nº. 290.

Nº. 53.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval overkomen aan den logger *Holland II* K.W. 155, op 11 October 1910.

Het houten loggerschip *Holland II*, gemerkt K.W. 155, toebehoorende aan de naamlooze vennootschap Maatschappij „Holland", directeur A. Ouwehand Dz., gevestigd te Katwijk aan Zee, verliet de haven van IJmuiden op 22 Augustus 1910 om in de Noordzee ter haringvangst te gaan.

De bemanning bestond uit twaalf koppen met inbegrip van den schipper Dirk van der Plas.

Op 7 October 1910 had het schip zijne volle lading binnen en werd tot de thuisreis besloten. Men bevond zich toen op 55° 11′ N.B., 3° 10′ O. L. van Greenwich, gegist bestek.

De koers naar IJmuiden is Z. 18. O., maar om de veelal zuidelijke en oostelijke winden moest men kruisen; de *Holland* kon op 4 streken bij den wind zeilen.

Op 7, 8 en 9 October was de zee zeer kalm bij flauwe koelte; op 10 October was het geheel windstil en dreef men ongeveer acht uren zonder stuur rond.

Op 9 October is eene middagbreedte genomen; de bekomen breedte was 53° 56′ N.

Op den middag van 10 October werd weder eene breedte genomen en bevonden 53° N.; te 5 uur n.m. is gelood en bevonden 16 vadem water. Men moest toen weder voor stilte blijven drijven.

Tegen half acht kwam een briesje door uit het Z. W. en werd Z. t. O. gekoerst.

De kim was heiig en het eenige wat te zien was, was een flauw schijnsel van een vuur in het Z. Z. O., om de 15 seconden tweemaal zichtbaar op een afstand van vermoedelijk 7 zeemijlen.

De schipper maakte uit, dat het vuur dat van het lichtschip *Haaks* moest zijn.

Te negen uur 's avonds liep de wind naar het W. Z. W., waarom de schipper zijn koers veranderde en Z. t. W. tot Z. Z. W. deed sturen. Met de opdracht aan de personen die de wacht hadden, dezen laatsten koers te blijven sturen, heeft de schipper zich te kwart voor tienen ter ruste begeven.

Te ongeveer half één werd hij wakker, doordat het schip stootte. Hij ijlde naar het dek en bemerkte, dat het geboeid zat; het te voren waargenomen licht werd nog in het Z. O. gepeild.

Met roer en zeilen werd gepoogd weder los te komen en inderdaad gelukte dit ook, doch de stroom zette het schip naar de kust. Daarop liet men het anker vallen, doch er bestond gevaar, dat het schip er op zou stooten, zoodat men het weder moest lichten en weder vastliep.

Te half drie kwamen een paar vletterlieden aan boord van de *Holland II*, van wie de schipper vernam, dat hij op de Haaksgronden vast was geloopen, en dat het in het zicht zijnde vuur dat van Kijkduin was. Men poogde een anker uit te brengen en dan het schip daarop te hieuwen, doch tevergeefs. Eene in de buurt zijnde sleepboot kon niet dicht genoeg naderen, om een tros te kunnen overbrengen.

Toen het schip water begon te maken is met alle hens gepompt, doch te 4 uur kon men het water niet meer meester blijven.

De bemanning heeft zich toen in de boot begeven, en is daarmede op 11 October te den Helder aangekomen.

Dienzelfden dag heeft de schipper voor den commissaris der loodsen te Willemsoord eene verklaring over het ongeval afgelegd. Den 19den October is door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district het voorloopig onderzoek van de hiervoren beschreven scheepsramp geopend.

Naar aanleiding daarvan heeft de hoofdinspecteur voor de scheepvaart op 22 October 1910 aan den Raad voor de Scheepvaart voorgesteld een nader onderzoek te houden en den schipper ter zake te hooren.

In overeenstemming met dit voorstel besliste eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 25 October 1910. In 's raads openbare zitting van 1 November 1910 werd het onderzoek aangevangen en beëindigd.

Bij exploot van den deurwaarder P. H. van Thiel, te Leiden, de dato 31 October 1910, is 's raads beschikking aan den schipper Dirk van der Plas beteekend.

De voorstelling der feiten, gelijk zij hiervoren is beschreven, werd in de zitting van den raad door den als betrokkene

gehoorden schipper en den als getuige gehoorden matroos Nicolaas Taal bevestigd.

De schipper, oud 22 jaren, verklaarde verder reeds 12 jaren ter zee te varen, waarvan één jaar als schipper. Hij heeft vóór twee jaren gedurende wintermaanden eenig zeevaartkundig onderwijs genoten, kan op zee de breedte bepalen door middel van het octant, maar niet de lengte, welke hij, gelijk bij de visscherij gebruikelijk is, gist op grond van de uitkomsten, welke het looden oplevert.

De schipper heeft het als een verzuim zijnerzijds erkend, dat te weinig gebruik gemaakt is van het lood. Het mistige weder, zeide hij, is oorzaak geweest, dat hij de andere lichten in de nabijheid van Kijkduin niet heeft waargenomen, en dat hij den wal niet zag en niet kon opmerken, dat het licht hoog boven den wal stond.

Bij mistig weder vertoonen de vuren van het Haakslichtschip en Kijkduin groote gelijkenis — aldus de schipper.

Het beleid van den schipper is in verschillend opzicht laakbaar gebleken. De raad is van oordeel, dat het den schipper niet voegt, wanneer mist verwacht kan worden, ter ruste te gaan zonder opdracht hem te wekken, wanneer het gezicht slechter wordt, gelijk is geschied, en laakt de opdracht den misthoorn alleen te gebruiken, wanneer mistseinen van anderen vernomen worden, wat mede gebleken is.

Het is hem verder voorgekomen, dat de schuld van de stranding van de *Holland II* aan den schipper moet geweten worden, die de hulpmiddelen, die hij te zijner beschikking had om de plaats van zijn schip te bepalen, niet heeft aangewend.

Er bestond, waar niet regelmatig gelood is, geen voldoende aanwijzing voor den schipper om het waargenomen licht voor dat van de *Haaks* te houden en verder looden achterwege te laten in de veronderstelling, dat men de *Haaks* in het gezicht had. Indien na 7 uur 's avonds geregeld gelood was zou men zijne misvatting bemerkt hebben.

Ter zake van zijne nalatigheid in het doen verrichten van de noodige loodingen, welke ten gevolge heeft gehad, dat de schipper Dirk van der Plas, oud 22 jaar, wonende te Katwijk aan Zee, niet heeft bemerkt, dat het loggerschip *Holland II*, gemerkt K.W. 155 uit zijn koers was en dit op de *Haaks* is gestrand, meent de raad een maatregel van tucht te moeten toepassen en straft hij gezegden Dirk van der Plas met de straf van berisping ter zake dier nalatigheid.

Aldus gedaan op 1 November 1910 door de heeren mr. Th.

B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; T. G. T. Broekmeijer, buitengewoon lid; J. Prins, plaatsvervangend buitengewoon lid; in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den voorzitter ter openbare zitting van 4 November 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, BROEKMEIJER.
,, J. PRINS.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift·
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Zondag 11 en Maandag 12 December 1910, n°. 290.

N°. 54.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 2 October 1910 overkomen aan het stoomschip *Mizar*.

Het stoomschip *Mizar*, toebehoorende aan de naamlooze vennootschap van Nieveldt en Goudriaans Stoomvaart Maatschappij, gevestigd te Rotterdam, voerende de Nederlandsche vlag en voorzien van een certificaat van zeewaardigheid, vertrok op 29 September 1910 met eene lading steenkool van West Hartlepool naar Königsberg.

Dit schip, metende 2019 bruto, netto 1298 R. T., is geclasseerd bij Veritas ✠ 3/3 L.1.1. 1ste divisie, en stak bij vertek vóór 18′ 6″, achter 18′ 19″ Eng. maat.

Op de hondenwacht van Zondag 2 October werd gestuurd Z. t. O. $\frac{1}{2}$ O. magn. 13 mijl, Z. t. O. $\frac{1}{4}$ O. 19 mijl, Z. Z. O. 1 mijl bij Z. Z. W. wind en kalme zee.

Te 4.10 v.m. werd Anhalt-lichtschip in het Kattegat op 3 mijl aan stuurboord voorbij gevaren, in peiling W. Z. W. $\frac{1}{2}$ W. magn., te 5.40 liep men de boei van Middle Grund op korten afstand aan stuurboord voorbij.

De eerste-stuurman, Hendrik Adriaan van Heukelem, peilde om 7.45 het lage vuur van Kullen O. N. O. $\frac{1}{2}$ O. op $3\frac{1}{2}$ mijl afstand en het voornemen bestond nu Z. Z. O. te sturen en de Sond in te stevenen, koers stellende naar Lappegrund-vuurschip.

Inmiddels was het dik van mist geworden. Te 7.45 werd halve kracht naar de machinekamer gecommandeerd, te 7.52 langzaam, te 8 uur stop.

De tweede-stuurman hield het lood gaande en loodde 15 vadem water. Te 8.7 werd langzaam vooruit gedraaid, te 8.13 weder gestopt en 15 vadem water gelood. Inmiddels werd geregeld het mistsein met de stoomfluit gegeven.

De gezagvoerder Emanuel Visser was, toen het mistig werd, geroepen en te 7.50 op de brug gekomen. Hij had over stuurboordsboeg verschillende zeilschepen gezien, die de Sond uitzeilden en had ook al van enkele stoomschepen afgehouden. Na een half uur gemanoeuvreerd en gelood te hebben bij den ingang van de Sond, waarover een ondoordringbare nevel hangen bleef, besloot hij naar bakboord af te houden en buiten het vaarwater ten anker te gaan. Mitsdien werd streek voor streek den wal ingestuurd met het oogmerk op 13 vadem te ankeren, het lood gaande gehouden en nu en dan gestopt.

Blijkens het machinekamerjournaal werd gestopt van 8.13 tot 8.16, toen langzaam vooruit gestoomd, weder gestopt van 8.25 tot 8.27, en weder gestopt te 8.28.

Te 8.30 werd 13 vadem gelood en volle kracht achteruitgewerkt om ten anker te gaan. Daarop werd gestopt en eensklaps loodde de stuurman 7 vadem. Het schip lag toen O. p.k. en draaide tot O. Z. O., het mistsignaal van Kullen werd aan bakboordszijde vernomen.

Met volle kracht werd achteruit geslagen, maar het schip bleef vastzitten. Van de midscheeps naar voren werd 17′ tot 18′, naar achteren 18′ tot 30′ water gelood.

Toen de mist opklaarde, werd het baken van Mölleleie gepeild N. t. W. op ½ mijl afstands.

Men liet de achtertanks en de achterpiek oploopen, bracht het zware werp uit en probeerde het schip daarop los te hieuwen, doch alle pogingen bleken vruchteloos, zoodat vreemde hulp moest worden aangenomen.

Met behulp van sleepbooten en nadat een gedeelte der lading geworpen was, kwam het schip den volgenden morgen 3 October te ongeveer 5 uur vlot.

Het schip kon de reis met eigen middelen vervolgen naar Kopenhagen, waar het werd nagezien en van waar het, nadat het weder een certificaat van zeewaardigheid bekomen had, de reis naar Königsberg zonder ongeval vervolgde.

Op 29 October werd door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district een voorloopig onderzoek naar het hiervoren omschreven ongeval ingesteld. In tegenstelling met het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart de dato 1 November 1910, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op dienzelfden datum tot het houden van

een onderzoek, hetwelk in 's raads openbare zitting van 4 November 1910 werd aangevangen en beëindigd.

De raad nam kennis van de op de stranding betrekking hebbende gedeelten van scheeps- en machinekamerjournaal, voorlezing werd gedaan van de verklaringen door H. A. van Heukelem, eerste-stuurman, en P. S. J. de Koning, eerste-machinist, voor den inspecteur voor de scheepvaart afgelegd, hij hoorde als getuigen den gezagvoerder E. Visser, den tweede-stuurman A. C. de Man, den uitkijk J. Grimijzer en den roerganger G. Pronker.

De getuigen hebben ieder voor zich de hiervoren beschreven toedracht der zaak bevestigd. Desgevraagd, gaf de gezagvoerder te kennen, dat de eerste-stuurman eene vierstreekspeiling genomen had en daarmede had vastgesteld, dat men het vuur van Kullen O. N. O. ½ O. had. Er bevond zich op de brug geen boekje, waarin de berekening stond, de stuurman had die in een zakboekje opgemaakt. Hij, gezagvoerder, had haar zelf niet nagerekend, maar wèl had hij waargenomen, toen hij den lichttoren van Kullen zag, dat de berekende afstand overeenkwam met den afstand door hem zelf geschat.

Wel is waar was de eerste-stuurman voor de eerste reis onder zijne bevelen, maar hij had geenerlei aanleiding te denken aan misrekening; de stuurman verstond zijn werk.

De Baltic Pilot was niet aan boord, maar men had de beschikking over de noodige zeilaanwijzingen, getrokken uit den Baltic Pilot.

Deze gaven geene aanleiding buitengewone aandacht te wijden aan den stroom.

Het is ter zitting gebleken, dat de tweede-stuurman tijdens het looden niet bemerkt heeft, dat er een sterke stroom om de Noordoost liep.

De gezagvoerder heeft na de ramp van de bemanning der sleepboot vernomen, dat zulks inderdaad het geval was en heeft het toen zelfs aan de sleepboot bespeurd, die door den stroom werd weggezet.

De raad is van oordeel, dat de stranding van het stoomschip *Mizar* op 2 October 1910 bij mistig weder op de Zweedsche kust inderdaad het gevolg is geweest van stroomverleiding.

Het is hem gebleken, dat de gezagvoerder E. Visser de voorzorgsmaatregelen heeft genomen, welke van hem mochten worden gevorderd, doch door het mistige weder niet heeft kunnen waarnemen, dat ter plaatse der stranding een krachtiger stroom liep, dan waarop was gerekend, en aldaar verwacht mocht worden.

Aldus gedaan op 4 November 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden; in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 12 November 1910.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, J. Luytjes.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, E. Deddes.
,, van Rijn.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Woensdag 14 December 1910, n°. 292.

N°. 55.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de aanvaring tusschen de stoomschepen *Nereus* en *Juno*.

In den avond van 16 September 1910 vertrok het Nederlandsche stoomschip *Nereus*, toebehoorende aan de Koninklijke Stoombootmaatschappij te Amsterdam, onder den gezagvoerder Otto Hugo Blauw, van de IJkade aldaar met een lading stukgoederen, bestemd voor Kopenhagen en Stettin.

Het schip meet 782 bruto, netto 474 R. T. en stak vóór 38 d.M., achter $42\frac{3}{4}$ d.M.

Als kanaalloods bevond zich aan boord en bij het vertrek met den gezagvoerder op de brug de kanaalloods Jacob Hutjes.

Ingevolge art. 31 van het bijzonder reglement van politie voor het Noordzeekanaal (K. B. 21 Juli 1908 n°. 233) is de grootste snelheid waarmede een schip met een diepgang als de *Nereus* in het Noordzeekanaal varen mag 200 Meter per minuut.

Te half negen was dienzelfden avond van de IJkade vertrokken het Engelsche stoomschip *Juno*, gezagvoerder J. J. Hall, metende 1007 R. T. bruto, 825 netto, met bestemming naar Bristol.

Dit schip stak achter 58 d.M., vóór iets minder en was mede aangewezen voor de vaart door het Noordzeekanaal op een maximum snelheid van 200 Meter per minuut. Dit schip voer onder loodsmansaanwijzing van den kanaalloods Karel Gerrit Asses.

Op beide schepen was een stuurder die geregeld op het Noordzeekanaal dienst doet.

Toen de *Nereus* de bocht bij de Petroleumhaven omkwam, zag hij een medeliggend schip vóór de Hembrug, die juist opengedraaid werd.

Dit schip had lang werk om door de brug te komen, want toen de *Nereus* haar genaderd was, kon deze niet dan drijvende door de brug gaan, wilde zij vermijden het vooruitvarende schip aan de andere zijde van de brug aan boord te loopen.

De *Juno* is te 10.20 de Hembrug gepasseerd en was te 10.50 bij zijkanaal F. Achter haar kwam de *Nereus*.

De afstand Hembrug tot zijkanaal F bedraagt ongeveer 4000 M., zoodat een vaart geloopen werd van ongeveer 135 Meters per minuut.

De *Nereus*, die veel minder diep stak dan en half zoo groot is als de *Juno*, had groote moeite met manoeuvreeren. In zekeren zin was dit toe te schrijven aan het spuien te IJmuiden. Telkenmale werd gestopt en langzaam vooruit gedraaid, maar nauwelijks was er eenige vaart in het schip of het dreigde de *Juno* aan het achterschip aan boord te loopen.

De gezagvoerder der *Nereus* vreesde, wanneer men zoo voortging, de Velserbrug gesloten te zullen vinden, en dat, wanneer men een tegenligger zou moeten voorbijvaren achter de *Juno* aan, hij bij eene dergelijke vaart geen stuur in zijn schip zou kunnen houden.

Mitsdien vatte hij het voornemen op de *Juno* voorbij te varen ter hoogte van zijkanaal F, waar daartoe z. i. alle gelegenheid was vermits de *Juno* de zuidwal hield en aan de noordzijde van haar voor de *Nereus* ruim voldoende vaarwater overbleef. Dit voornemen werd met den loods besproken, die ontried door een fluitsein den voorgenomen maatregel kenbaar te maken, daar het opgeloopen schip alsdan wellicht stuurboordroer zou geven om het voorbij varen te beletten, doch van oordeel was, dat, wanneer op het andere schip geen roer gegeven werd, het voorbij varen geen bezwaar zou opleveren.

Mitsdien deed kapitein Blauw de machine volle kracht vooruitslaan.

Na een paar minuten was haar voorsteven in éénе lijn met den achtersteven van de *Juno*.

Toen ging de *Juno* met den kop stuurboord uit.

Voorbijvaren werd onmogelijk; de *Nereus* ging dadelijk volle kracht achteruit en gaf drie stooten op de fluit. Maar in stede dat de kop stuurboord uitging — de *Nereus* heeft eene rechtsche schroef — ging deze bakboord uit, en daar de *Juno* ook achteruit begon te slaan om met den kop van den noordwal vrij te blijven, had eene aanvaring plaats; de *Nereus* voer met haar bakboordsboeg de *Juno* aan stuurboordszijde ter hoogte van het want aan.

De aanvaringsschade was onbelangrijk en bepaalde zich tot een paar indeukingen. Kapitein Blauw poogde die, te IJmuiden aangekomen, met kapitein Hall te regelen, maar kon met dezen niet tot overeenstemming geraken.

Beide schepen hebben daarop de reis naar hunne bestemmingsplaats vervolgd, te Kopenhagen is door de bemanning van de *Nereus* scheepsverklaring afgelegd.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district werd op 22 en 25 October een onderzoek naar het hiervoren omschreven ongeval ingesteld en deze heeft aan den gezagvoerder der *Nereus* en de beide loodsen verklaringen afgenomen.

In tegenstelling met het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 21 October 1910 tot een onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 12 November 1910 werd aangevangen en beëindigd.

De raad nam kennis van het tot de zaak betrekkelijk gedeelte van het scheepsjournaal, en hoorde den gezagvoerder Otto Hugo Blauw, wien bij monde van den voorzitter werd medegedeeld, dat het onderzoek zou loopen over de vraag of de aanvaring tusschen de *Juno* en de *Nereus* gevolg was van een daad of nalatigheid zijnerzijds.

Voorlezing is gedaan van de beëedigde verklaringen door de beide loodsen voor den inspecteur voor de scheepvaart afgelegd.

De hiervoren wedergegeven toedracht der zaak werd door kapitein Blauw als juist erkend.

Desgevraagd gaf hij te kennen, dat hem het verbod voor zeeschepen om elkander in het Noordzeekanaal voorbij te varen onbekend was, en hem daarop door den loods niet is gewezen, doch ware zulks anders geweest en hadde hij de verbodsbepaling gekend, hij deze willens en wetens zou hebben overtreden, vermits het gevaar om de *Juno* aan te varen veel grooter was, wanneer hij langzaam achter haar aan bleef varen, dan wanneer hij haar in het ruime vaarwater vóór de monding van zijkanaal F trachtte voorbij te varen.

Hij oppert de veronderstelling, dat de *Juno* getracht heeft uit plagerij hem den pas af te snijden.

Vermelding verdient, dat niet gebleken is, dat de loods Hutjes van de *Nereus* gerept heeft van het bestaan van een verbodsbepaling tegenover den kapitein; wèl verklaarde hij haar te kennen.

De loods Asses verklaarde, dat de *Juno* niet sneller loopen kon dan zij gedaan heeft; dat een stuurder, die het schip niet

kent, gemeenlijk te veel roer geeft en zulks ook geschiedde door den stuurder, die op 16 September aan het roer stond, zoodat het schip nu eens met den kop naar den zuidwal, dan weer met den kop naar den noordwal lag, dat hij de poging tot voorbij varen van de *Nereus* opmerkende, geroepen heeft, dat die nergens dienstig toe was, en dat hij hem niet liet passeeren en dat het stuwwater tegen het achterschip der *Juno* haar naar den noordwal had gedrongen.

De raad is van oordeel, dat de hiervoren omschreven aanvaring gevolg is van eene daad van den gezagvoerder der *Nereus* Otto Hugo Blauw, die in strijd met het bestaande verbod getracht heeft in het Noordzeekanaal het door hem gevoerde schip, een ander schip te doen voorbijloopen.

Nochtans acht de raad geen termen aanwezig om een tuchtmaatregel toe te passen, vermits hij aanneemt, dat het langzame varen van de *Juno* in hooge mate hinderlijk is geweest voor de *Nereus* en deze, ook in verband met het spuien, vreezen moest averij te zullen beloopen en te zullen maken als de *Juno* langzaam voor haar bleef uitloopen, en er geen aanvaring zou hebben plaats gehad als de *Juno*, bij het oploopen der *Nereus*, niet stuurboord uit was gegaan.

Aldus gedaan op 12 November 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luyties, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 22 November 1910.

(*get.*) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, J. Luytjes.
,, C. L. J. Kotting.
,, H. C. Haacke.
,, van Rijn.
,, E. Deddes.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Woensdag 14 December 1910, n°. 292.

N°. 56.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 8 September 1910 overkomen aan het Nederlandsche kofschip *Larus*.

Het kofschip *Larus* in 1894 te Hoogezand van staal gebouwd, metende bruto 105, netto 83 R. T., voerende de Nederlandsche vlag en voorzien van een certificaat van deugdelijkheid, vertrok op 8 September 1910 des morgens te ongeveer 6 uur van Aarhuus in Denemarken met eene lading van 110 tons katoenzaadkoeken en 15 ton ballast naar Augustenburg op het eiland Alsen.

Bij vertrek van Aarhuus was het goed weder, de wind Noord Oost met topskoelte en kalme zee.

De bemanning bestond uit den schipper Pieter Buisman, Andries Rozinga, stuurman, een matroos en een kok.

Met een 4 tot 5 mijls vaart stuurde men des namiddags te ongeveer 5 uur de Kleine Belt in, rondde te half zeven Fanoe en zette koers naar den Oosthoek van Brandsoe, die te 7 uur werd voorbij gevaren.

De schipper had het voornemen de Aaroesund door te gaan, hoezeer hij wist dat het vaarwater voor groote schepen de Baagoesund is. Hij hoopte daardoor de reis aanmerkelijk te bekorten.

Te half acht werd de aanwijston van de Aaroesund gepasseerd en daarop Z. ½ O. gestuurd, de richting waarin men de tweede ton der Aaroesund zou moeten treffen. De afstand tusschen de eerste en de tweede ton bedraagt ongeveer 1000 Meter.

De avond was gevallen, het was heiig en de geheele bemanning stond uit te kijken.

Te 8 uur kon men met het schip niet meer manoeuvreeren, waarop het lood geworpen werd en twee vadem water werd gelood.

De schipper veranderde daarom koers tot Z. Z. O. en onmiddellijk daarop liep het schip vast.

Het was hoog water en alle banken en platen stonden onder water.

De boot werd overboord gezet en er werd gelood, waardoor men tot de slotsom kwam, dat het schip op Linderum zat. Er werd een werp uitgebracht en den volgenden morgen ook 10 ton ballast geworpen, maar te vergeefs.

Ook eene sleepboot vermocht het schip niet af te brengen.

Eerst nadat een gedeelte der lading in een lichter was gelost kwam het schip 11 September met behulp van eene sleepboot weder in diep water en kon het zijne reis vervolgen.

Op 7 November 1910 werd door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district een voorloopig onderzoek naar het hiervoren omschreven ongeval ingesteld. Naar aanleiding van een voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, de dato 10 November 1910, besliste eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 11 November, dat een onderzoek door den raad zou plaats hebben, hetwelk op 14 November vastgesteld, wegens afwezigheid der getuigen tot 21 November moest worden uitgesteld en op laatstgenoemden dag werd begonnen en beëindigd.

Voorlezing is gedaan van de scheepsverklaring door den schipper en de bemanning in Duitschland afgelegd en van het tot het ongeval betrekkelijk gedeelte van het scheepsjournaal, terwijl de schipper Pieter Buisman en de stuurman Andries Rozinga als getuigen werden gehoord.

De hiervoren wedergegeven toedracht der zaak is aan die bescheiden en getuigenissen ontleend.

Desgevraagd heeft de schipper te kennen gegeven, dat hij zeilaanwijzingen, betreffende den door hem af te leggen zeeweg, aan boord had, doch die niet heeft geraadpleegd, hoezeer hij nimmer door de Aaroesund gevaren heeft.

Hij verklaarde te weten, dat het grootscheepsvaarwater de Baagoesund is, die bevuurd is, en dat de Aaroesund niet bevuurd is, maar slechts betond en in den nacht een moeilijk vaarwater.

Hij erkent te hebben kunnen ankeren toen 2 vadem water gelood werd, maar deed dit niet om dezelfde reden, waarom hij de Aaroesund is ingezeild, namelijk om de ten vervoer aangenomen goederen zoo spoedig mogelijk ter bestemmingsplaats te kunnen brengen.

De stuurman verklaarde met den gezagvoerder te hebben afgesproken de Aaroesund door te gaan, toen het duister nog niet gevallen was. Hij meende, dat er geene zeilaanwijzingen

aan boord waren. Er is ook geen peiltoestel aan boord. Het peilen geschiedt „over het handje'', maar het stuur- tevens peilkompas is zoodanig geplaatst, dat eigenlijk geene peilingen kunnen worden genomen.

De raad is van oordeel, dat aan schipper Pieter Buisman het hiervoren omschreven ongeval moet worden geweten.

Wanneer hij de zeilaanwijzing had geraadpleegd, had hij bevonden, dat tegen den stroom die in de Aaroesund loopt, wordt gewaarschuwd en dat gewezen wordt op de scherpe bochten in, en de geringe breedte van het vaarwater, waardoor het kiezen van dat vaarwater overdag al af te raden is.

De wind woei uit het N. O., zoodat hij door het grootscheepsvaartwater bij den wind kon koersen naar Assens en dan voor den wind zeilende tot nabij zijne bestemmingsplaats had kunnen komen. Dit vaarwater is breed, diep en behoorlijk bevuurd.

Dat de schiper zich nochtans bij het vallen van den nacht in een, gelijk de kaart aangeeft, nauw en niet bevuurd vaarwater waagde, waar hij nooit te voren geweest was, en het ondernam aldaar op de tonnen te sturen, getuigt van een bedenkelijk gebrek aan zeemanschap.

Aldus gedaan op 21 November 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 24 November 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. C. HAACKE.
,, J. LUYTJES.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor gelijkluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 14 December 1910, n°. 292.

N°. 57.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de scheepsramp op 26 September 1909 overkomen aan het Nederlandsche gaffelschoenerschip *Jantina Agatha*.

Het Nederlandsche gaffelschoenerschip *Jantina Agatha*, in 1903 bij J. Th. Wilmink te Gideon (Groningen) van staal gebouwd, metende bruto 156, netto 124 R. T., toebehoorende aan de Eerste Groninger Vrachtvaartmaatschappij, werd in Juli 1909 te Groningen, alwaar het thuisbehoorde, uitgerust voor eene reis naar Dundee in Schotland en van daar naar Black Lead Island en Kekertonhaven in de Cumberland Golf, een zeeboezem van Baffinland.

Te Black Lead Island, gelegen op 5 mijlen van het vasteland, is de voornaamste nederzetting van de Church Mission Society aan de Cumberland Golf; derwaarts zou met de *Jantina Agatha* een zendeling reizen, de heer Edgar W. J. Greenshield, ter voorziening van wiens station steenkool en proviand te Dundee zou worden ingeladen.

Kekertonhaven is het station voor de walvischvaarders der firma Noble te Aberdeen; dit station zou door de *Jantina Agatha* van proviand worden voorzien.

Te Groningen werden door den gezagvoerder Wieardus Cornelis Dijkstra aangemonsterd Jan Pieter Klugkist (in het bezit van een dienstdiploma voor de groote zeilvaart) als eerste-stuurman, Meerten Hindriks (in het bezit van een diploma als stuurman op de kleine zeilvaart) als tweede-stuurman, Martinus van Dijk als matroos, J. Vogelsang als lichtmatroos en R. Lehmann als kok.

De bemanning wist dat het schip bestemd was naar de Poolstreken, waar geen hunner ooit was geweest. Alleen de gezagvoerder had in 1906 eens een reis met de *Jantina*

Agatha naar dezelfde plaatsen gemaakt en had toen de heenreis in 24 dagen, de terugreis in 23 dagen volbracht.

De bestemming van het schip gaf geene aanleiding tot buitengewone uitrusting. Er was geen ijsversterking aangebracht, noch ook een kraaiennest medegevoerd; aan de mogelijkheid, dat in het hooge Noorden overwinterd zou moeten worden is door niemand gedacht. Wel had de bemanning hare gewone winterkleederen aan boord.

Het schip had geen certificaat van deugdelijkheid van de Nederlandsche scheepvaartinspectie, welke in Juli 1909 nog niet in werking was getreden, doch was bij bureau ,,Veritas'' geclasseerd en in Februari of Maart te Rotterdam drooggezet.

Zwemvesten waren niet aan boord. Men had eene boot en eene vlet te zijner beschikking en nam te Dundee nog eene groote boot in het ruim mede, behoorende aan den aldaar ingescheepten passagier, den Duitschen natuuronderzoeker dr. Bernhard Hantsch.

Te Groningen werd het schip met droge klei geballast en kreeg het nog een partij turfstrooisel als lading voor Dundee bestemd.

Op 13 Juli 1909 van Delfzijl vertrokken, kwam de *Jantina Agatha* 23 Juli te Dundee aan. Daar scheepten zich de passagiers Greenshield en Hantsch in en nam men nog eenige tons grind ballast, circa 20 ton steenkolen en 15 tot 20 ton stukgoederen, meest proviand, als lading in.

Den 29 Juli werd het anker gelicht en koers gezet naar de Noordzee. De gezagvoerder had het voornemen tot aan den 59sten breedtegraad Noordelijke koersen te sturen en dan om de West te gaan, doch tegenwind noopte tot kruisen en 5 Augustus had men Faroer eilanden dwars op 5′ afstand. Het middagbestek was 61° 18′ N. 7° 8′ W.

Nu werd om de West gestuurd, doch daar de wind veelal Westelijk was moest weder worden gekruist.

Op 7 September werd op 60° 18′ N.B., 42° 2′ W.L. de Groenlandsche kust gepeild en Zuidelijke koersen gestuurd en op 9 September op den middag werd Kaap Farewell, de Zuidelijkste punt van Groenland, op 20′ afstand gerond.

Al op de Oostkust van Groenland waren ijsbergen waargenomen, doch westelijk van Groenland bij het invaren van de Davisstraat bleek het ijs eerst van beteekenis te worden. Daar trof men weder slecht weder en tegenwind.

De afstand van Kaap Farewell tot Cumberlandbaai wordt gerekend in elf zeildagen te kunnen worden afgelegd, doch eerst op de dagwacht van 24 September werd Kaap Andersen

op een afstand van 15′ gepeild, welke kaap aan den zuidelijken ingang van de Cumberlandbaai is gelegen.

Op 25 September liep men die baai in bij flauwe koelte uit het W. N. W., die gaandeweg naar het Noorden liep. In de baai vond men veel drijfijs, dat gedurende de eerste wacht zoowel in zwaarte als in massa toenam. Er stond eene korte zee en men moest aanhoudend manoeuvreeren. Op den uitkijk bevond zich de matroos van Dijk en bij hem de heer Greenshield, aan het roer de stuurman Klugkist en bij dezen de gezagvoerder; het schip lag over stuurboord bij den wind. Te ongeveer 11 uur riep de uitkijk ,,een groot stuk ijs aan lij: loef op'', waarop Klugkist zooveel mogelijk oploefde.

Hij kon echter niet voorkomen dat het schip ter hoogte van het fokkewant het ijs raakte. Men voelde dat het schip een paar maal stootte en was daarna weder in klaar water.

Onmiddellijk deed de schipper de pompen peilen, doch die werden lens bevonden. Dit peilen werd om het kwartier herhaald en in den morgen van 26 September te 6 uur peilde men 2″ water, te half zeven 2″, te 7 uur 3″. Nu werden de pompen klaar gemaakt, die in het begin slecht werkten, doch gaandeweg beter werden. Te 8 uur werd 8″ tot 9″ gepeild en sedert wies het water sterk; te 10 uur had men reeds 2′ water.

Klugkist en van Dijk begaven zich in het ruim om het lek te zoeken. Aan de zijden van het schip was niets te bespeuren, maar men hoorde wel water loopen en dacht daarom, dat het onder op het vlak was. Ook de gezagvoerder heeft nog naar het lek gezocht, maar zonder eenig gevolg. Daar men niet ver van de kust en de bestemmingsplaats af was, hoopte de gezagvoerder de kust nog te kunnen beloopen, doch daar Black Lead Island en Kekertonhaven niets opleveren en men daar het meest verlegen zou zijn om proviand nam hij intusschen maatregelen om zooveel mogelijk proviand mede te kunnen nemen, voor het geval men het schip zou moeten verlaten.

Zeer langen tijd vorderde het overboord zetten van de boot van den heer Hantsch, eene groote Duitsche marinesloep, die in het ruim stond, het beladen van die sloep met levensmiddelen en het uitrusten daarvan met kaarten, kompassen, geweren enz. Ook de sleepboot en eene in Dundee gekochte Noorsche vlet werden te water gelaten en beladen. Daarop trachtte men nog een vlot samen te stellen om dat op sleeptouw te nemen en daarop ook nog proviand te laden, doch er bleek te weinig houtwerk aan boord dan dat men daarmede kon slagen.

Tegen den avond ging de wind geheel liggen en vervloog de hoop, dat men het schip nog ergens op strand zou kunnen zetten. Het water in het ruim was tot 6 voet gestegen. Te 6 uur gaf de gezagvoerder in overweging het schip te verlaten, wat allen opvarenden ook de eenige uitkomst scheen.

Men begaf zich in de booten, heeft den geheelen nacht door geroeid en bereikte in den morgen van 27 September te half zes een onbewoond rotseilandje, waar geland werd en eene tent werd opgeslagen.

In den morgen van 28 September begaven Dijkstra, Greenshield, Hindriks en van Dijk zich in de groote boot om te trachten hulp te halen van de Eskimo's op Black Lead Island. Zij kwamen daar in den nacht van 28 op 29 September aan en gingen 's anderen daags met 12 Eskimo's in twee booten terug om hunne tochtgenooten en de geredde goederen te halen.

Op 1 October 1909 bevonden alle schipbreukelingen zich op Black Lead Island, waar de heer Greenshield allen in zijn huis opnam en hun een onderdak verleende totdat in Augustus 1910 zich de gelegenheid opdeed naar Zuidelijker streken te vertrekken.

In Augustus 1910 konden twee man der equipage met het schip *Thomas* terugkeeren, de anderen volgden in begin September met de *Scotia*.

Gedurende den winter is nijpend gebrek geleden: veelal moest men zich vergenoegen met zeehonden- en berenvleesch. De heer Greenshield heeft alle ontbering met zijne tochtgenooten gedeeld.

Midden September 1909 waren de laatste berichten uit de nederzettingen aan de Cumberland Golf in Europa aangekomen en toen de *Jantina Agatha* niet na 7 of 8 weken van hare reis terug was, moest tot na den winter gewacht worden met pogingen tot opsporing. Door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district werden bij den reeder inlichtingen ingewonnen omtrent inrichting en aard van het schip, zijne bemanning en uitrusting. Op 13 Juli 1910 vertrok de *Thomas* van Dundee naar Cumberlandbaai, welke mede in opdracht had nasporingen te doen naar het lot van de *Jantina Agatha* en einde September kwam het bericht, dat het schip verloren, doch de bemanning in veiligheid was.

Op 19 en 29 October werd door genoemden inspecteur voor de scheepvaart een voorloopig onderzoek ingesteld naar de oorzaken van den ondergang der *Jantina Agatha*, en op het voorstel van den hoofdinspecteur de dato 31 October 1910 besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op

1 November een onderzoek in te stellen, hetwelk de raad op 11 November aanving en op 14 November beëindigde.

Door den raad is kennis genomen van het scheepsjournaal, en de gezagvoerder, beide stuurlieden en de matroos van Dijk zijn door den raad als getuigen gehoord.

De toedracht van het ongeval, zooals het hiervoren werd wedergegeven, is aan die met elkander overeenstemmende getuigenissen ontleend.

De gezagvoerder heeft bij zijn verhoor toegegeven, dat de *Jantina Agatha* geen schip was om mede in het ijs te varen, doch de mogelijkheid, dat zulks noodig zou zijn, is door hem niet voorzien. Op eene vorige reis waren 47 dagen voor de uit- en thuisreis voldoende geweest, thans duurde de uitreis bijkans 60 dagen. Hij, zoomin als zijne bemanning of de assuradeuren, aldus de gezagvoerder, hebben in deze reis een waagstuk gezien en niet vermoed, dat er buitengewoon gevaar aan verbonden was.

Toen hij in het drijfijs kwam en men door de duisternis niet goed en niet ver meer zien kon, had hij kunnen bijleggen tot het dag werd, doch hij had even veel kans gehad tegen een ijsberg te stooten. Hij had het beter gevonden steeds manoeuvreerende open water te zoeken en te pogen het gevaar te ontloopen.

Er is niet gepoogd een kleed over het lek heen te brengen, omdat, naar het oordeel van den schipper, de kimkielen en het ijs dit beletten; een lek dichtbij de kimkielen ware daardoor toch niet gestopt geweest.

Tot het overwerken der lading heeft geen tijd bestaan. Vóór alles achtte de gezagvoerder noodig, dat men, moest men het schip verlaten, van voedsel voorzien zou zijn voor een winter in de poolstreken. Daarom is aanstonds gewerkt aan het buiten boord brengen en beladen van de sloep van dr. Hantsch en de beide andere booten. Wanneer men door de steenkolenlading en de zand- en grindballast heen de buikdenning had kunnen bereiken, dan ware nog geen zekerheid verkregen, dat onder de plaats waar zij werd opgelegd zich het lek bevond.

Bovendien er moest geregeld gepompt worden en het wegwerken van de met water bezwangerde ballast zou veel tijd in beslag genomen hebben.

De raad is van oordeel, dat het stooten van de *Jantina Agàtha* op een ijsberg in de Cumberlandgolf niet kan geweten worden aan den gezagvoerder of zijne bemanning en dat de gezagvoerder, sedert bemerkt werd, dat het schip water maakte en de pompen het water niet bij konden houden, oor-

deelkundig heeft gehandeld. Ook de bemanning heeft haar plicht gedaan. Het stooten van het schip neemt de raad aan als oorzaak van zijn ondergang.

Naar 's raads oordeel was het schip echter voor eene reis naar streken als Baffinsland niet geschikt en niet uitgerust.

Dat de ramp geen ernstiger gevolgen heeft gehad, is in niet geringe mate te danken aan den heer Edgar W. J. Greenshield, die de schipbreukelingen van het noodige heeft voorzien en hun ter wille met hen gebrek heeft geleden.

Aldus gedaan op 14 November 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, plaatsvervangend lid; D. F. Rasker, J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 21 November 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, D. F. RASKER.
,, J. MOOI.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

